

***Angebots- und Leistungsauftrag im Bereich
des öffentlichen Verkehrs
Mehrjahresprogramm 2006 – 2007
für die Fahrplanjahre 2006 und 2007***

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 12. Juli 2005, RRB Nr. 2005/1584

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung.....	5
1. Ausgangslage	7
1.1 Rahmenbedingungen.....	7
1.2 Gegenstand und Dauer des Leistungsauftrags	7
1.3 Entwicklung der Beiträge an den öffentlichen Verkehr.....	8
1.4 Entlastungsprogramm des Bundes 2004 (EP'04)	9
2. Angebotskonzepte 2006 – 2007 für den öffentlichen Verkehr	9
2.1 Regio-S-Bahn 2005.....	9
2.1.1 Grundlagen.....	9
2.1.2 Fahrplanangebot.....	10
2.1.3 Rollmaterial	10
2.1.4 Infrastruktur	10
2.1.5 Langfristvereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel	10
2.1.6 Weiterbetrieb der S9 Olten – Läfelfingen – Sissach	11
2.2 Buserschliessung Solothurn Obachquartier.....	12
2.3 Taktverdichtung Olten, Kleinholz	12
2.4 Erschliessung bisher nicht bedienter Ortsteile von Bettlach durch einen Ortsbus	13
2.5 Angebotskonzept Olten Gösgen Gäu, zweite Stufe	14
2.6 Buskonzept Laufental.....	14
3. Zu prüfende Massnahmen.....	14
4. Einsatz von Linienbussen mit Partikelfiltern	15
5. Tarifverbünde.....	16
5.1 Tarifverbünde A-Welle und Libero.....	16
5.2 Integraler Tarifverbund A-Welle.....	17
5.3 Beiträge an Tarifverbünde	17
6. Finanzieller Rahmen.....	17
7. Versuchsbetriebe	18
8. Rechtliches.....	19
9. Antrag.....	19
10. Beschlussesentwurf.....	21

Beilage

Langfristvereinbarung Regio-S-Bahn 2005

Abkürzungsverzeichnis

ADFV	Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung)
BGU	Busbetrieb Grenchen und Umgebung
BOGG	Busbetrieb Olten Gösgen Gäu
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung
EP'04	Entlastungsprogramm des Bundes 2004
FLIRT	Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebzug
GB	Globalbudget
GTW	Gelenktriebwagen
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
NPZ	Nahverkehrspendelzug
OeBB	Oensingen Balsthal Bahn
OGG	Olten Gösgen Gäu
öVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Kurzfassung

Nach dem Übergangsprogramm 2005 umfasst das vorliegende Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 einen – auf den Fahrplanwechsel im öffentlichen Verkehr abgestimmten – zweijährigen Turnus. Mit dem Mehrjahresprogramm beschliesst der Kantonsrat über das Leistungsangebot einschliesslich der neuen Versuchsbetriebe in den Fahrplanjahren 2006 und 2007. Das Mehrjahresprogramm kann dem Kantonsrat nicht gemeinsam mit der Globalbudgetvorlage im Dezember 2005 vorgelegt werden, weil die Transportunternehmungen für den Fahrplan 2006 rechtzeitig einen rechtlich verbindlichen Kantonsratsbeschluss benötigen.

Das Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 baut auf dem bisher Erreichten auf. So enthält das Mehrjahresprogramm im Wesentlichen dasselbe Angebot wie 2005, ergänzt um einige wichtige zusätzliche Module, insbesondere den Einsatz neuen Rollmaterials auf der Regio-S-Bahn Basel.

Die im Rahmen des Entlastungsprogramms '04 (EP'04) vom Bund in den Jahren 2006 und 2007 auf die Kantone verlagerten Mittel sind im vorliegenden Mehrjahresprogramm berücksichtigt.

Bei den Rahmenbedingungen des Mehrjahresprogramms 2006 – 2007 ist auch die Umsetzung der zweiten Stufe der Bahnreform (voraussichtlich 2007) und die Umsetzung der NFA aufzuführen. Da der Inhalt dieser beiden Reformen und der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Bahnreform II noch nicht im Detail festliegt, kann es im Einzelfall möglich sein, nachträglich Anpassungen am Leistungsauftrag bzw. am zugehörigen Globalbudget vornehmen zu müssen.

Ab 2007 wird auf der Linie S3 (Olten – Basel – Dornach-Arlesheim – Laufen – Porrentruy) der Regio-S-Bahn Basel neues, behindertenfreundliches, Rollmaterial (FLIRT) eingesetzt. Mit diesen Fahrzeugen können alle Haltestellen der S3 halbstündlich bedient werden. Durch das bessere Beschleunigen und Bremsen sowie den schnelleren Fahrgastwechsel der neuen Fahrzeuge benötigt der Regionalverkehr auf der dicht befahrenen Strecke Basel – Olten weniger Fahrplanstrassen und sichert damit die Zukunft des Regionalverkehrs im Ergolzthal.

Im Leistungsauftrag des Kantons Basel-Landschaft ist eine Umstellung der S9 (Olten – Läfelfingen – Sissach; „Läufelfingerli“) der Regio-S-Bahn Basel auf Busbetrieb vorgesehen. Aufgrund der übergeordneten Interessen des Kantons Basel-Landschaft am Angebot dieser Linie enthält das vorliegende Mehrjahresprogramm daher ebenfalls die Umstellung der S9 auf Busbetrieb.

Die Erschliessung des Obachgebiets in Solothurn, eine dichtere Bedienung des Oltners Gebiets Kleinholz zur Verbesserung der Anschlüsse an die Bahn und eine Ortsbuserschliessung in Bettlach sind als Versuchsbetriebe im Mehrjahresprogramm enthalten.

Das Mehrjahresprogramm umfasst Abgeltungen von brutto Fr. 25.08 Mio. im Jahr 2006 und – einschliesslich der erhöhten Beiträge für die Regio-S-Bahn Basel ab 2007 – Fr. 25.58 Mio. im Jahr 2007. Hinzu kommen jeweils Fr. 5.3 Mio. für die Beiträge an die Tarifverbünde.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über den Angebots- und Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs, Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 für den öffentlichen Verkehr.

1. Ausgangslage

1.1 Rahmenbedingungen

Mit der Einführung der ersten Etappe der BAHN 2000 wurde zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 das Fahrplanangebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn grundlegend neu gestaltet. Bahn und Bus konnten vielfach besser als bisher aufeinander abgestimmt werden. Die Inbetriebnahme der neuen Fahrpläne verlief weitgehend reibungslos.

Zugleich traten der Tarifverbund A-Welle, der das bisherige Verbundgebiet Olten und Aargau umfasst, sowie der Integrale Tarifverbund Libero, welcher aus den bisherigen Verbünden Solothurn-Grenchen und Bern entstand, in Kraft.

Das vorliegende Mehrjahresprogramm für die Jahre 2006 – 2007 baut auf dem bisher Erreichten auf. So enthält das Mehrjahresprogramm im Wesentlichen dasselbe Angebot wie 2005, ergänzt um einige wichtige zusätzliche Module, insbesondere den Einsatz neuen Rollmaterials auf der Regio-S-Bahn Basel und die Buserschliessung des Obachquartiers in Solothurn. Letztere war bereits Gegenstand des Übergangsprogramms 2005.

Das Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 fällt in eine Zeit in schwierigem Umfeld. Das Entlastungsprogramm des Bundes '04 (EP'04) sieht vor, temporär für 2006 Fr. 10 Mio. und für 2007 Fr. 20 Mio. bisher vom Bund finanzierter Abgeltungen für den Regionalverkehr auf die Kantone zu verschieben. Das Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 berücksichtigt diese Rahmenbedingungen.

Bei den Rahmenbedingungen des Mehrjahresprogramms 2006 – 2007 ist auch die Umsetzung der zweiten Stufe der Bahnreform (voraussichtlich 2007) und die Umsetzung der NFA aufzuführen. Da der Inhalt dieser beiden Reformen und der Zeitpunkt des Inkrafttretens noch nicht im Detail festliegt, kann es im Einzelfall möglich sein, nachträglich Anpassungen am Leistungsauftrag bzw. am zugehörigen Globalbudget vornehmen zu müssen.

1.2 Gegenstand und Dauer des Leistungsauftrags

Bisher hatten die Mehrjahres- beziehungsweise Übergangsprogramme und das Globalbudget für den öffentlichen Verkehr unterschiedliche Laufzeiten. Mit dem Programm 2006 – 2007 werden die Laufzeiten des Leistungsauftrags und des Globalbudgets für den öffentlichen Verkehr zeitlich harmonisiert.

Das Mehrjahresprogramm erstreckt sich auf die Jahre 2006 und 2007 und umfasst somit die Fahrplanperioden vom 11. Dezember 2005 bis 8. Dezember 2007. Damit entspricht das Ende der Laufzeit des Mehrjahresprogramms dem Ablauf der Fahrplanperiode 2007.

Die zweijährige Laufzeit des Leistungsauftrags im öffentlichen Verkehr endet zum Zeitpunkt, an dem voraussichtlich der Lötschbergbasistunnel für den Personenverkehr in Betrieb genommen wird und damit ohnehin Änderungen im ÖV-Angebot erfolgen. Auf diesen Zeitpunkt hin sind auch Änderungen im Fernverkehrskonzept (Wiedereinführung Halbstundentakt Lenzburg – Zü-

rich) vorgesehen, die sich auch auf das Fern- und Regionalverkehrsangebot am Jurasüdfuss auswirken. Zudem läuft 2007 das EP'04 aus. Auch die zweite Stufe der Bahnreform und die NFA, die ebenfalls grosse Wirkungen auf die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs haben, werden voraussichtlich ab 2007 beziehungsweise 2008 umgesetzt werden. Damit ist das Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 auf die heute absehbaren Rahmenbedingungen möglichst gut abgestimmt. Im folgenden Programm ab 2008 werden die Umsetzung der zweiten Stufe der Bahnreform und der NFA berücksichtigt.

Die Fahrpläne der Bahnen werden in einem zweijährigen Turnus angepasst. Da Umstellungen und Inbetriebnahme neuer Konzepte im öffentlichen Verkehr sinnvollerweise zu den gleichen Terminen umgesetzt werden können wie die Fahrplanwechsel bei den Bahnen, und zudem mit Inkrafttreten der zweiten Stufe der Bahnreform vorgesehen ist, die Leistungen im öffentlichen Verkehr in einem zweijährigen Turnus zu bestellen, werden die folgenden an diesen Leistungsauftrag anschliessenden Programme voraussichtlich ebenfalls eine zweijährige Laufzeit haben.

Mit dem Mehrjahresprogramm beschliesst der Kantonsrat über das Leistungsangebot einschliesslich der neuen Versuchsbetriebe in den Fahrplanjahren 2006 und 2007. Das Mehrjahresprogramm kann dem Kantonsrat nicht gemeinsam mit der Globalbudgetvorlage im Dezember 2005 vorgelegt werden, weil die Transportunternehmen im Hinblick auf die betrieblichen Planungsprozesse und auf die Termine für die Veröffentlichung der Fahrpläne 2006 rechtzeitig einen rechtlich verbindlichen Kantonsratsbeschluss benötigen.

1.3 Entwicklung der Beiträge an den öffentlichen Verkehr

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Abgeltungen inklusive Beiträge an Tarifverbünde für den Kanton Solothurn einschliesslich der Gemeindebeiträge. Die Zahlen der Staatsrechnung 2005 sind provisorisch und basieren auf Abschätzungen.

Jahre		1997/ 1998	2000/ 2001	2003	2004	2005 (GB)
Abgeltungen	Mio. Fr.	16.7	19.5	21.2	21.2	24.8 *
Beiträge an Tarifverbünde	Mio. Fr.	5.1	4.8	5.0	5.1	5.2
ÖV-Beiträge brutto	Mio. Fr.	21.8	24.3	26.2	26.3	30.0
- davon Kanton netto	Mio. Fr.	14.1	15.8	13.1	13.2	15.0
- davon Gemeinden	Mio. Fr.	7.7	8.5	13.1	13.1	15.0
Abgeltungen Bund	Mio. Fr.	27.5	22.8	22.5	22.9	25.2
ÖV-Beiträge einschliesslich Bund	Mio. Fr.	49.3	47.1	48.7	49.2	55.2
*) Wegfall der Darlehensrückzahlungen ab 2005 (Verbuchung in Investitionsrechnung)						

Die Erhöhung der Abgeltungen 2005 um rund Fr. 3.7 Mio. ist zum grössten Teil auf die Einführung der ersten Etappe der BAHN 2000 zurückzuführen. Insbesondere in den Räumen Grenchen und Oensingen mussten zahlreiche zusätzliche Leistungen bestellt werden, um einen Ausgleich für die durch das Angebotskonzept im Fernverkehr bedingten Nachteile zu schaffen. Ein Grossteil dieser Leistungen wird zwar von Bund und der SBB AG finanziert, aber auch der Kanton Solothurn muss wesentliche Teile der Mehrkosten übernehmen.

Die rückzahlbaren Darlehen an die Transportunternehmen im Umfang von jährlich rund Fr. 1.2 Mio. dürfen ferner nicht mehr wie bisher mit den Abgeltungen verrechnet werden. Die Zuweisung der Rückzahlungen und die Überwachung der Darlehensbestände erfolgt ab 2005 über die Investitionsrechnung. Mit dem Wegfall dieser Verrechnungsmöglichkeit der Darlehensrückzahlungen mit den Abgeltungen erhöhen sich die Abgeltungen um jährlich Fr. 1.2 Mio. Da in gleicher Höhe Erlöse in der Investitionsrechnung verbucht werden, ist diese Erhöhung der Abgeltungen für den Kanton Solothurn kostenneutral.

1.4 Entlastungsprogramm des Bundes 2004 (EP'04)

Der Bundesrat sah im Rahmen des EP'04 für den Regionalverkehr zeitlich befristete Kürzungen für die Jahre 2006 von 30 Mio. Franken und 2007 von 40 Mio. Franken vor. Gleichzeitig sollte auch die Rückerstattung der Mineralölsteuer an die öffentlichen Transportunternehmungen aufgehoben werden. Die eidgenössischen Räte haben jedoch beschlossen, die Kürzung der Bundesbeiträge an den Regionalverkehr auf 10 Mio. Franken in 2006 und 20 Mio. Franken in 2007 zu reduzieren und die Rückerstattung der Mineralölsteuer an die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs beizubehalten.

Die damit für den Kanton Solothurn entfallenden Bundesmittel können im Rahmen des Globalbudgets für den öffentlichen Verkehr kompensiert werden, da der Bund die beantragten Quotenerhöhungen für die Nachteile aus dem Fernverkehrsfahrplan der ersten Etappe der BAHN 2000 in voller Höhe gewährt hat und die Transportunternehmungen aufgrund der Vorgaben im Bestellverfahren Anstrengungen unternommen haben, die Abgeltungen nicht weiter ansteigen zu lassen.

2. Angebotskonzepte 2006 – 2007 für den öffentlichen Verkehr

2.1 Regio-S-Bahn 2005

2.1.1 Grundlagen

Aufgrund des Erfolgs der Zürcher S-Bahn und vergleichbarer S-Bahnsysteme im Ausland werden in den nächsten Jahren in allen grösseren Agglomerationen der Schweiz die regionalen Bahnlinien zu S-Bahnen aufgewertet. Diesen Ausbauprogrammen liegt die Erkenntnis zu Grunde, dass in dicht bebauten und topographisch schwierigen Regionen ein Strassenausbau wesentlich teurer als ein Ausbau im öffentlichen Verkehr zu stehen käme und der öffentliche Verkehr in städtischen Gebieten einen bedeutenden Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme leisten kann.

Am 20. November 2000 haben die Nordwestschweizer Kantone (BS, BL, AG, SO, JU) mit der SBB AG einen Planungsauftrag vereinbart mit dem Hauptziel, die Regio-S-Bahn Basel 2005 auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 mit dem entsprechenden Angebot, neuem Rollmaterial, neuen Haltestellen, ausgebauter Infrastruktur und koordiniertem Tarifsysteem in Betrieb zu nehmen.

Mit dem Fahrplan 2001 wurde auf der Linie S3 Olten – Basel – Dornach-Arlesheim – Laufen der Regio-S-Bahn Basel der Halbstundentakt eingeführt. Die Rückgratfunktion der Regio-S-Bahn für den öffentlichen Verkehr mit dem Anschluss zahlreicher Buslinien aus den Gemeinden im Einzugsbereich erfordert, dass dieses Angebot mindestens in der heutigen Qualität aufrecht erhalten bleiben muss. Der Einsatz neuen Rollmaterials, das gegenüber dem heutigen Rollmaterial schneller beschleunigen und bremsen kann sowie insbesondere einen rascheren Fahrgastwechsel zulässt, ist nötig, um die Streckenkapazität z. B. auf der hoch belasteten Strecke Olten – Basel besser ausschöpfen zu können, und damit den Bestand des Regionalverkehrs auf der Schiene zu sichern.

Die SBB hat im Sinne einer Vorleistung neue Niederflurfahrzeuge des Typs „FLIRT“ für die S3 Olten – Basel – Dornach-Arlesheim – Laufen und ein Fahrzeug des Typs „GTW“ für die S9 Olten – Läfelfingen – Sissach bestellt. Das neue Rollmaterial ist auf beiden Linien ab 2007 im Einsatz. Somit fallen die durch das neue Rollmaterial ausgelösten höheren Abgeltungen erstmals 2007 an.

2.1.2 Fahrplanangebot

Die Linie Basel - Olten gehört zu den wichtigsten Linien des schweizerischen Bahnverkehrs. Neben dem S-Bahnverkehr dient die Strecke dem Personenfernverkehr Basel - Zürich, Basel - Luzern und Basel - Bern und mit zunehmender Bedeutung auch dem nationalen und internationalen Schienengüterverkehr, welcher mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels 2007 weiter an Bedeutung gewinnen wird. Schon seit Jahren wird auf dieser Strecke zwischen den einzelnen Zugskategorien um die knappe Kapazität gerungen. Aus Kapazitätsgründen kann auf der S3 Olten - Basel (- Laufen - Porrentruy) kein sauberer Halbstundentakt, sondern nur ein leicht vom genauen 30 Minuten-Intervall abweichender Takt angeboten werden. Zudem lässt die Streckenkapazität nur eine stündliche Bedienung der Haltepunkte Lausen und Tecknau zu.

2.1.3 Rollmaterial

Auf den Regio-S-Bahnlinien der Nordwestschweiz verkehren heute Nahverkehrspendelzüge (NPZ), die mit Trieb- und Steuerwagen sowie bis zu vier Zwischenwagen Platz für bis zu 320 Fahrgäste bieten. Die NPZ genügen den heutigen Ansprüchen im S-Bahnverkehr nicht mehr, da sie gegenüber modernen Fahrzeugen schwache Beschleunigungs- und Verzögerungswerte, wenige und enge Türen (kein schneller Fahrgastwechsel möglich) aufweisen und das Einsteigen über Stufen erfolgt (nicht behindertengerecht und erschwerter Zustieg mit Kinderwagen und Velos). Zudem erfüllen die NPZ heutige vor allem unter dem Gesichtspunkt des Bedürfnisses nach Sicherheit der Reisenden entstandene Anforderungen an die Übersichtlichkeit nicht.

2.1.4 Infrastruktur

Fahrzeuge und Infrastruktur bilden gemeinsam das System der Regio-S-Bahn. Mit dem Einsatz des neuen Rollmaterials müssen auch die Bahnhöfe und Haltepunkte angepasst werden, um vor allem durch Perronerhöhungen ein ebenes Eintreten statt dem heutigen Einsteigen über Stufen und damit einen schnelleren Fahrgastwechsel zu erreichen. Die Aufwertung von Bahnhöfen ist zudem ein wesentlicher Beitrag zur Siedlungsentwicklung und zur Verbesserung der Standortgunst.

Zur Zeit lassen die gesetzlichen Grundlagen eine finanzielle Beteiligung des Kantons Solothurn an den für die Regio-S-Bahn nötigen Infrastrukturausbauten nicht zu. Im Rahmen der Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr soll jedoch die Möglichkeit geschaffen werden, künftig Infrastrukturbeiträge an die SBB auszurichten, um über den normalen Unterhalt hinausgehende Anforderungen an die S-Bahn-Stationen finanziell unterstützen zu können.

Die Mitfinanzierung notwendiger Anpassungsmassnahmen an die Infrastruktur für die optimale Nutzung des neuen Rollmaterials werden dem Parlament im Übergangsprogramm ÖV-Investitionen 2006-2007 vorgelegt.

2.1.5 Langfristvereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel

Die "Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005" hält die Grundsätze der gegenseitigen Leistungserbringung mit linienweisen Businessplänen ab Fahrplan 2005 bis Fahrplan 2009 fest. Die Bestellung erfolgt weiterhin im ordentlichen jährlichen Bestellverfahren gemäss der Abgeltungsverordnung des Bundes (Art. 10 ff. ADFV). Die Vereinbarung enthält als integrierenden Bestandteil das Angebotskonzept mit einem durchgehenden Halbstundentakt auf der S3 und einem Stundentakt auf der S9 Olten - Läfelfingen - Sissach und den Betrieb mit neuen Regionalfahrzeugen vom Typ „FLIRT“ auf der S3 und „GTW“ auf der S9.

Im Sinne der Planungssicherheit bei der SBB AG und der Angebotssicherheit bei den Kantonen (knappe Streckenkapazität für die S3) liegt es für beide Parteien im gegenseitigen Interesse, ei-

ne mehrjährige Vereinbarung über den Betrieb zu treffen. Die Vereinbarung tritt nach Unterzeichnung in Kraft und ist bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 gültig.

Die für den Einsatz des neuen Rollmaterials zusätzlich benötigten Betriebsmittel (Abgeltung der ungedeckten Kosten) sind deshalb ab 2007 Bestandteil des vorliegenden Mehrjahresprogramms öffentlicher Verkehr 2006 – 2007. Die Genehmigung der Vereinbarung durch den Regierungsrat erfolgte unter dem Vorbehalt der in den Kantonen zuständigen Organe (SO: Kantonsrat). Daher ist die Genehmigung der vom Vorsteher des Bau- und Justizdepartementes unterzeichneten Langfristvereinbarung zur Regio-S-Bahn 2005 durch den Kantonsrat ebenfalls Gegenstand des vorliegenden Mehrjahresprogramms.

Die Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn ist in der Beilage 1 enthalten.

Die Umsetzung der Regio-S-Bahn Basel 2005 führt aufgrund des Einsatzes des neuen Rollmaterials für den Kanton Solothurn zu den in der folgenden Tabelle enthaltenen Mehrkosten im Jahr 2007.

	Abgeltung 2005	Abgeltung 2006	Mehrkosten 2006/2005	Abgeltung 2007	Mehrkosten 2007/2005
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.
S3 Olten – Basel – Laufen – Porrentruy	1.09	1.09	0.00	1.44	0.35
S9 Olten – Sissach	0.37	0.36	-0.01	0.36	-0.01

Die Nordwestschweizer Kantone haben beim Bund ein Gesuch zur Quotenerhöhung für die Mehrkosten der Regio-S-Bahn Basel ab 2007 eingereicht. Der Bund entscheidet allerdings erst im Rahmen des Budgets, ob und in welcher Höhe die Regio-S-Bahn-Kantone ab 2007 eine Quotenerhöhung erhalten werden. Die in der Tabelle aufgeführten Werte berücksichtigen daher eine finanzielle Beteiligung des Bundes noch nicht. Die effektiven Mehrkosten für die Regio-S-Bahn für den Kanton Solothurn entstehen in der Höhe der oben angegebenen Mehrkosten abzüglich einer allfälligen Bundesbeteiligung an den Abgeltungen der Regio-S-Bahn Basel.

2.1.6 Weiterbetrieb der S9 Olten – Läfelfingen – Sissach

Der Betrieb der S9 Olten – Läfelfingen – Sissach ist vollumfänglich in der Langfristvereinbarung enthalten. Die S9 hat für das Homburgertal und den Kanton Basel-Landschaft eine weitaus grössere Bedeutung als für den Kanton Solothurn, wo neben Olten lediglich Trimbach mit einem Haltepunkt in Hanglage bedient wird.

Bei der Finanzierung der ungedeckten Kosten des Betriebs der S9 übernimmt der Kanton Basel-Landschaft zur Zeit einen grösseren Anteil als ihm bei der Anwendung des üblichen interkantonalen Verteilschlüssels zustehen würde. Damit wendet der Kanton Solothurn für den Bahnbetrieb kaum mehr Mittel auf, als ein entsprechender Busbetrieb erfordern würde.

Der Leistungsauftrag des Kantons Basel-Landschaft 2006 – 2009 enthält aufgrund der bescheidenen Auslastung eine Umstellung der S9 auf Busbetrieb. Da zumindest in den Hauptverkehrszeiten eine direkte Verbindung von Läfelfingen nach Olten erhalten bleiben muss, aber zugleich auch der abseits der Durchgangsstrasse liegende Weiler Ifenthal der Gemeinde Hauenstein-Ifenthal und die Gemeinde Wisen bedient werden müssen, ist das Sparpotenzial für den

Kanton Solothurn bei einer Umstellung der S9 auf Busbetrieb äusserst gering, zumal bei einem Busbetrieb wieder der übliche interkantonale Kostenverteiler angewendet werden müsste.

Aufgrund der übergeordneten Interessen des Kantons Basel-Landschaft am Angebot der Achse Olten – Läfelfingen – Sissach enthält das vorliegende Mehrjahresprogramm daher ebenfalls die Umstellung der S9 auf Busbetrieb.

2.2 Buserschliessung Solothurn Obachquartier

Die Buserschliessung des Obachquartiers in Solothurn war bereits Gegenstand des laufenden Übergangsprogramms 2005, wurde jedoch vom Kantonsrat nicht genehmigt.

Im Zusammenhang mit der Westtangente in Solothurn ist vorgesehen, das umliegende Gebiet aufzuwerten. Hierzu gehört auch die Anbindung dieses Gebiets an den öffentlichen Verkehr. Das Potenzial an Arbeitsplätzen und Einwohnern rechtfertigt den Anschluss des Obachquartiers an den öffentlichen Verkehr. Im Rahmen der Vernehmlassung zur Westumfahrung wurde zudem mehrfach die Forderung nach einer ÖV-Erschliessung dieses Gebiets erhoben.

Aus den genannten Gründen wird die ÖV-Anbindung des Obachquartiers erneut ins Mehrjahresprogramm aufgenommen. Das Angebotsmodul Obachgebiet sieht vor, die Linie 9 aus Luterbach vom Bahnhof hierzu via Rötiachse – Amthausplatz – Postplatz ins Obachgebiet zu verlängern. Die Bedienung erfolgt im Halbstundentakt montags bis samstags am Morgen, Mittag und Abend. Am Samstagabend und am Sonntag wird die Linie 9 nicht bedient. Da es sich um eine neue Erschliessung handelt, wird die Bedienung des Obachgebiets (Teilstrecke Amthausplatz – Obachgebiet) während einer zweijährigen Betriebszeit als Versuchsbetrieb mit einer auf 60 % der direkten Kosten erhöhten Kostenbeteiligung der Stadt Solothurn geführt.

Das Angebotsmodul Obachquartier führt während des Versuchsbetriebs in den Jahren 2006 – 2007 zu folgenden Mehrkosten:

	Mio. Fr. / Jahr
Abgeltungen/Jahr	0.22
- davon Stadt Solothurn	0.13
- davon Kanton Solothurn	0.09

2.3 Taktverdichtung Olten, Kleinholz

Mit der Einführung der ersten Etappe der BAHN 2000 wurde zum Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 in Olten ein neues Konzept bei den Bahn- und Busfahrplänen in Betrieb genommen. Die meisten Züge erreichen nun die Anschlussknoten im Bahnhof Olten zur vollen und halben Stunde.

Im Rahmen der ersten Stufe der ÖV-Untersuchung Olten Gösgen Gäu wurde auch das Buskonzept in der Region Olten an die erste Etappe der BAHN 2000 angepasst. Die Zubringerbuslinien wurden dabei soweit möglich auf möglichst gute Anschlüsse an den Regional- und Fernverkehr abgestimmt.

Unter den Rahmenbedingungen des Fahrplans 2005 kann ohne Erhöhung der Betriebsmittel nur ein Linienast der innerstädtischen Buslinie 3 des Busbetriebs Olten Gösgen Gäu (BOGG), die den Meierhof via Bahnhof Olten mit dem Kleinholz verbindet, optimal an die Bahnanschlüsse angebunden werden. Die Begleitgruppe der ÖV-Untersuchung hat aufgrund der vorliegenden Ergeb-

nisse das vom Gutachter vorgeschlagene Angebotskonzept zur Umsetzung beschlossen. Mit diesem Konzept konnte ein Taktfahrplan eingeführt werden, welcher die Bedürfnisse der an dieser Linie liegenden Schulen weitgehend berücksichtigt und den Ast Meierhof an die Zugsanschlüsse anbindet. Der Linienast Kleinholz hingegen weist mit diesem Angebotskonzept zwar einen Taktfahrplan, aber unattraktive Übergangszeiten zu den meisten Zugverbindungen auf.

Nach dem Fahrplanwechsel hat das Angebot der BOGG-Linie 3 auf dem Ast Kleinholz zu zahlreichen Eingaben der Bewohner geführt. Zudem ist im Bedienungsgebiet des Astes Kleinholz der Linie 3 eine Überbauung mit 120 Wohneinheiten, wovon etwa die Hälfte bereits 2005 bezugsfertig sein wird, im Bau. Die Linie ins Kleinholz führt zudem in die Nähe des künftigen Neubaugebietes „Olten-Südwest“.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau hat gemeinsam mit dem Busbetrieb Olten Gösigen Gäu verschiedene Varianten zur Verbesserung der Zugsanschlüsse des Astes Kleinholz der Linie 3 untersucht. Als einzige machbare Variante hat sich dabei eine Taktverdichtung dieses Linienastes in den Hauptverkehrszeiten zum Viertelstundentakt herausgestellt.

Im Hinblick auf die mit der Überbauung im Kleinholz und künftig in „Olten-Südwest“ zunehmende Bedeutung des Astes Kleinholz der Linie 3 sowie auf die Bedeutung der Zugsanschlüsse gerade für Gebiete mit neuer Besiedlung ist eine auf den Ast Kleinholz der BOGG-Linie 3 beschränkte Verdichtung zum Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten angebracht. Der Regierungsrat hat daher für 2005 einer Mitfinanzierung von 40 % der direkten Kosten der Taktverdichtung zum Viertelstundentakt im Rahmen eines Versuchsbetriebs ab dem 1.6.2005 zugestimmt. Die Betriebsaufnahme erfolgt damit rechtzeitig zum Bezug der neuen Überbauung im Juni 2005. Für 2005 erfolgt die Finanzierung dieses Angebotes aus dem Globalbudget 2003 – 2005 des AVT für den öffentlichen Verkehr.

Das Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 enthält die Fortführung dieses Versuchsbetriebs der Taktverdichtung auf der BOGG-Linie 3 bis zum Fahrplanwechsel 2007. Hierfür entstehen folgende Mehrkosten:

	Mio. Fr. / Jahr
Abgeltungen/Jahr	0.112
- davon Stadt Olten	0.067
- davon Kanton Solothurn	0.045

2.4 Erschliessung bisher nicht bedienter Ortsteile von Bettlach durch einen Ortsbus

Die Gemeinde Bettlach ist von der SBB-Linie Olten – Biel – Neuenburg sowie von Buslinien des BGU in Richtung Grenchen und Selzach erschlossen. Das oberhalb der Haltestelle Dorfplatz gelegene, nur über starke Steigungen zugängliche, Gebiet Allmend wird bisher nicht vom öffentlichen Verkehr bedient.

Im Rahmen eines Versuchsbetriebs sieht die Gemeinde Bettlach vor, die Allmend mit einer Kleinbuslinie zu bedienen, um zum einen das gesamte Gemeindegebiet mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen, und zugleich für das Gebiet zwischen Dorfplatz und St. Urs eine bessere Anbindung an die Regionalzüge in/aus Richtung Solothurn anzubieten. Hierbei wird die neue Kleinbuslinie 10N Bettlach Bahnhof – Allmend zu den Hauptverkehrszeiten morgens, mittags und abends im Halbstundentakt bedient, und vermittelt jeweils in der für Pendler wichtigen Richtung halbstündliche Anschlüsse in Richtung Solothurn.

Neben der Erschliessung des Wohngebiets Allmend hat die Linie 10N auch zur Aufgabe, den Schülern aus Bettlach, die in Solothurn die Kantonsschule besuchen, den Schulweg zu erleichtern. Zudem wird mit der Linie 10N auch ein Naherholungsgebiet erschlossen.

Da es sich um eine neue Erschliessung handelt, wird die BGU-Linie 10N während einer zweijährigen Betriebszeit als Versuchsbetrieb geführt. Die Kostenbeteiligung der Gemeinde Bettlach beträgt während dieses Versuchsbetriebs 80 %. Hierfür entstehen folgende Mehrkosten:

	Mio. Fr. / Jahr
Abgeltungen/Jahr	0.10
- davon Gemeinde Bettlach	0.08
- davon Kanton Solothurn	0.02

2.5 Angebotskonzept Olten Gösgen Gäu, zweite Stufe

Mit dem Fahrplan 2005 wurde im Raum Olten Gösgen Gäu die erste Stufe des ÖV-Konzepts, die vorwiegend Fahrplananpassungen an die Bahnfahrpläne der ersten Etappe der BAHN 2000, aber erst wenige konzeptionelle Verbesserungen umfasste, in Betrieb genommen.

Im Jahr 2005 wird die zweite Stufe des ÖV-Konzepts Olten Gösgen Gäu erarbeitet, die insbesondere eine bessere Abstimmung zwischen Bahn und Bus im Gäu und im Niederamt zum Ziel hat. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Anfang 2006 vorliegen, so dass eine Umsetzung spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 sinnvoll erscheint. Zum heutigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass das Optimierungspotenzial des öffentlichen Verkehrs in diesem Raum in etwa dazu ausreichen dürfte, so dass voraussichtlich keine wesentlichen zusätzlichen Kosten für die Umsetzung des Angebotskonzepts der zweiten Stufe anfallen werden.

Das Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 enthält daher keine zusätzlichen Beträge für die zweite Stufe des ÖV-Konzepts Olten Gösgen Gäu.

2.6 Buskonzept Laufental

Im Rahmen einer in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft geplanten Untersuchung wird eine Optimierung des Busangebots im Laufental angestrebt. Diese Studie hat alle Postautolinien, welche die Regio-S-Bahnhaltestellen Laufen, Zwingen und Grellingen bedienen, zum Gegenstand.

Das Ergebnis dieser Untersuchung dürfte in der ersten Jahreshälfte 2006 vorliegen. Aus heutiger Sicht werden die Massnahmen bei weitgehend gleich bleibender kantonaler Abgeltung umgesetzt werden können.

Das Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 enthält daher keine zusätzlichen Beträge für die Umsetzung der Optimierungsstudie des Buskonzepts Laufental.

3. Zu prüfende Massnahmen

Die folgende Tabelle zeigt Angebotsmodule auf, deren Fortbestand im Hinblick auf die Auslastung vertieft untersucht werden.

Transport- unterneh- mung	Linie	Massnahme	Auswirkungen/Anmerkungen
PostAuto Thal Gäu Lebern	126 Oen- singen – Neuen- dorf – Wolfwil	Beschränkung der Ver- längerung Neuendorf – Wolfwil auf die für Schüler relevanten Kurs- paare sowie zur Garage Wolfwil aus-/ einfahren- de Fahrzeuge	Die Gemeinde Wolfwil hat nur ein einge- schränktes Interesse am Stundentakt der Linienverlängerung Neuendorf – Wolfwil. Zudem erhalten Anpassungen dieser Linie durch die Verlagerung von Kreisschul- funktionen nach Wolfwil einen neuen Stellenwert. Detailprüfung Angebot in ÖV- Untersuchung OGG.
SBB	410/411 Olten – Solothurn – Langendorf/ Lommiswil	Aufhebung der Verlängerung der Regionalzüge von Olten zwischen Langendorf und Lommiswil	Die Verlängerung der Regionalzüge Olten – Solothurn – Langendorf am Nachmittag nach Lommiswil wurde in den ersten Monaten des Fahrplans nur schlecht genutzt. Es ist daher zu prüfen, diese Züge nur noch bis Langendorf zu führen.
SBB/OeBB/ PostAuto Thal Gäu Lebern	412 Balsthal – Oen- singen	Einstellung der Direkt- fahrten Welschenrohr/Ramiswil – Oensingen am Samstagmittag	Die Direktfahrten Oensingen –Welschen- rohr bzw. Ramiswil werden am Samstag- mittag nur wenig genutzt. Daher wird geprüft, künftig am Samstagmittag auf die zur OeBB parallelen Busfahrten zu verzichten.
BGU	13 Grenchen – Eichholz/ Staad	Einstellung der im Taxibetrieb erschlossenen Rufbuslinie	Einstellung der Bedienung des Eich- holzquartiers und Beschränkung des Taxi- betriebs auf die Erschliessung des Weilers Staad. Der grösste Teile des Eichholzquar- tiers wird über die Haltestelle Buchegg- strasse weiter erschlossen.

Eine weitere zu prüfende Massnahme ist die Übernahme der Finanzierung der Schülertransporte, die bisher im Departement für Bildung und Kultur angesiedelt ist. Mit dem Zusammenführen der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und der Schülertransporte könnten die zum Teil im öV, zum Teil im Rahmen separater Schülertransporte durchgeführten Angebote künftig aus einer Hand geplant und optimiert werden.

4. Einsatz von Linienbussen mit Partikelfiltern

Gemäss Luftmassnahmenplan, Massnahmenblatt SO-3, sollen die Schadstoffemissionen, insbesondere die Partikelemissionen (PM10) bei Dieselmotoren im öffentlichen Verkehr und bei den Nutzfahrzeugflotten, gesenkt werden. Die Abgase aus Dieselmotoren sind sehr gesundheits-schädigend. Russ- und Feinstaubpartikel schädigen die Lungen und Atemwege. Dieseleruss erhöht das Krebsrisiko.

Heute besitzen von den rund 190 Linienbussen, welche im Kanton Solothurn im Einsatz sind, erst 20 Fahrzeuge ein Abgasnachbehandlungssystem, das sogenannte „CRT-System“.

Eine Abgasnachbehandlung verringert die Partikelemissionen weitgehend und ist damit insbesondere bei Linienbussen im öffentlichen Verkehr, die zu einem grossen Teil dort verkehren, wo viele Menschen wohnen, arbeiten und sich aufhalten, sinnvoll. Diese Massnahme stärkt zudem auch das umweltfreundliche Image des öffentlichen Verkehrs.

Zur Umsetzung der Massnahme SO-3 des Luftmassnahmenplans werden geeignete Submissionskriterien für die Angebotsbestellungen und Leistungsvereinbarungen definiert. Hierzu ist die flächendeckende Einführung des CRT-Systems gemäss folgender Regelung vorgesehen:

- Alle neuen Linienbusse (Fahrzeugneuanschaffungen) müssen mit einem Abgasnachbehandlungssystem (Oxidationskatalysator und Partikelfilter), dem sogenannten „CRT-System“, ausgerüstet sein.
- Bis 2010 müssen alle in regelmässigem Einsatz stehenden Linienbusse mit „CRT-Systemen“ ausgerüstet sein.

Die Kosten für ein CRT-System belaufen sich auf rund Fr. 20'000.-- pro Bus. Dies entspricht rund 3 % der Anschaffungskosten. Bei den Abgeltungen wirken sich die Ausstattung der Fahrzeuge mit Partikelfiltern insoweit aus, dass sich aufgrund der höheren Anschaffungspreise auch die Abschreibungen und die Kosten für die von den Transportunternehmungen aufzubringenden Zinsen erhöhen. Die Ausrüstung der gesamten Flotte aller Solothurner Bus-Transportunternehmungen im Jahre 2010 wird dann zu jährlichen Mehrabgeltungen in der Höhe von ca. Fr. 0.5 Mio. führen. Diese Kosten fallen sukzessive mit der Beschaffung neuer Fahrzeuge über die Jahre hinweg an. Im Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 fallen für die Ausstattung mit „CRT-Systemen“ 2006 ca. Fr. 50'000.-- bzw. 2007 ca. Fr. 100'000.-- an.

5. Tarifverbünde

5.1 Tarifverbünde A-Welle und Libero

Die Einführung der Fusion der Tarifverbünde Olten mit dem Tarifverbund Aargau zum Tarifverbund A-Welle und die des Tarifverbunds Solothurn-Grenchen mit dem Tarifverbund Bern zum Integralen Tarifverbund Libero konnte planmässig zum 12. Dezember 2004 eingeführt werden. Dabei ist die Region Grenchen dem Bieler Tarifverbund (Abo ZigZag) beigetreten, nimmt aber mit Abonnements ebenfalls am Libero teil. Die Einführung beider Tarifverbünde mit der Perimetererweiterung des Libero in den Regionen Thal und Limpachtal und insbesondere die Einführung des Integralen Verbunds Libero mit der Umprogrammierung zahlreicher Verkaufsgeräte auf das neue System ist ebenfalls ohne nennenswerte Störungen verlaufen.

In den Solothurner Zonen der Tarifverbünde A-Welle und Libero lag vor der Fusion das Tarifniveau unter dem der bisherigen Nachbarverbünde. Da langfristig in einem Tarifverbund für gleiche Leistungen keine unterschiedlichen Preise gelten sollten, wurde zum 12. Dezember 2004 in einem ersten Schritt das Solothurner Niveau angehoben. Mit der Umsetzung dieses ersten Schrittes gelten für Binnenfahrten im Solothurner Perimeter beider Verbünde nach wie vor niedrigere Tarife als in den übrigen Teilen der Verbundgebiete A-Welle und Libero.

Bei der Planung der beiden Verbünde war vorgesehen, in weiteren Schritten bis 2009 eine Anhebung des Solothurner Tarifniveaus an das der A-Welle und des Libero vorzunehmen. Bereits der erste Schritt der Tarifierhebung hat jedoch – insbesondere auf Relationen, für die in den neuen Verbünden eine Zone mehr als bisher gelöst werden muss (sog. „Zonensprung“) - zu zahlreichen negativen Reaktionen von Kunden des öffentlichen Verkehrs geführt.

Die Solothurner Regierung hat daher den beiden Verbundverträgen mit der A-Welle und dem Libero nur unter der Bedingung zugestimmt, dass das Tarifniveau bis 2009 auf dieser ersten Stufe verbleibt, und die weiteren Angleichungen innerhalb der Verbünde bis zu diesem Zeitpunkt

ausgesetzt werden, sofern nicht zuvor ein anderes, besser an die Anforderungen insbesondere im ländlichen Raum angepasstes, Tarif- und Preisbildungsmodell eingeführt werden kann.

Die Tarifverbünde A-Welle und Libero sind unter der Vorgabe der Kostenneutralität für die Kantone Bern und Solothurn eingeführt worden. Somit führen die neuen Verbünde nicht zu höheren Beiträgen an die Tarifverbünde als bisher – sofern die Garantie der Vorverbunderlöse der Kantone Bern und Solothurn während der Einführung des Integralen Tarifverbunds Libero nicht zum Tragen kommt.

Da jedoch die Tarifverbünde nur diejenigen Erlöse an die Transportunternehmungen verteilen können, welche sie auf dem Markt erzielt haben, hat das Einfrieren der Tarifierhebungen bis 2009 zur Folge, dass nur geringere Erlöse erzielt werden können als bei einer Anhebung des Solothurner Tarifniveaus bis 2009 auf das Niveau der Aargauer Zonen der A-Welle beziehungsweise das Niveau der Berner Zonen des Libero.

5.2 Integraler Tarifverbund A-Welle

In den Integralen Tarifverbünden Nordwestschweiz und Libero gelten alle Verbundfahrausweise, auch Einzelfahrscheine und Mehrfahrtenkarten, unternehmensübergreifend auf allen Verbundlinien in den gelösten Zonen. Insbesondere in den Agglomerationen, wo mehrere Transportunternehmen auf engem Raum tätig sind, aber auch im ländlichen Raum, wo insbesondere Anschlüsse zwischen Bahn und Bus von Bedeutung sind, bietet ein integraler Tarifverbund grosse Vorteile für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs, da nicht bei jedem Umsteigen ein anderes Billett gelöst werden muss.

Auch für den Tarifverbund A-Welle ist gemeinsam mit dem Kanton Aargau vorgesehen, den heutigen Abonnementsverbund zu einem integralen Tarifverbund weiterzuentwickeln.

5.3 Beiträge an Tarifverbünde

In den Jahren 2006 und 2007 bleiben die Beiträge an die Tarifverbünde voraussichtlich etwa in der bisherigen Grössenordnung von jährlich Fr. 5.3 Mio.

6. Finanzieller Rahmen

In der folgenden Tabelle ist der finanzielle Rahmen des Mehrjahresprogramms 2006 – 2007 zusammengestellt. Hierbei stellen die einzelnen Zusatzmodule Bausteine dar, die vom Kantonsrat jeweils separat zu beschliessen sind. Aus der Gesamtsumme der Beiträge an den öffentlichen Verkehr (Basisangebot und Summe der beschlossenen Zusatzmodule) ergibt sich die Höhe der entsprechenden Posten des Globalbudgets für den öffentlichen Verkehr 2006 – 2007.

Modul	2006			2007		
	Kanton		Gemeinden ¹	Kanton		Gemeinden
	Brutto	netto		Brutto	netto	
Basisangebot	24.3	12.2	12.1	24.5	12.3	12.2
Zusatzmodule						
Modul Z1: Regio-S-Bahn Basel	-		²⁾ -	+0.35	+0.18	+0.17
Modul Z2: Buserschliessung Obachquartier, Solothurn	+0.22	+0.09	+0.13	+0.22	+0.09	+0.13
Modul Z3: Taktverdichtung Kleinholz, Olten	+0.11	+0.04	+0.07	+0.11	+0.04	+0.07
Modul Z4: Ortsbus Bettlach	+0.10	+0.02	+0.08	+0.10	+0.02	+0.08
Modul Z5: Buskonzept OGG	±0.00	±0.00	±0.00	±0.00	±0.00	±0.00
Modul Z6: Laufental	±0.00	±0.00	±0.00	±0.00	±0.00	±0.00
Zwischensumme Basisangebot mit Zusatzmodulen	24.73	12.35	12.38	25.28	12.63	12.65
CRT-System						
Einführung CRT-System	0.050	0.025	0.025	0.100	0.050	0.050
Summe						
Abgeltungen:	24.78	12.38	12.41	25.38	12.68	12.70

In diesen Zahlen sind mögliche Beiträge des Kantons an die Sanierung der Pensionskasse der Transportunternehmungen ASCOOP nicht enthalten. Sofern sich der Bund an diesen Sanierungskosten beteiligen wird, hat auch der Kanton Solothurn einen entsprechenden Anteil zu übernehmen.

Die Abgeltungen 2006 liegen mit Fr. 24.78 Mio., einschliesslich der neuen Versuchsbetriebe und des für die Einführung des CRT-Systems notwendigen Beitrags, geringfügig unter dem entsprechenden Globalbudgetwert 2005 (Tabelle S. 8, Zeile 1).

7. Versuchsbetriebe

Nach § 16 der Grundangebotsverordnung sind neue Angebote als Versuchsbetrieb mit einer erhöhten Kostenbeteiligung der betroffenen Gemeinden zu führen.

Folgende Zusatzmodule stellen neue Angebote im Sinn der Grundangebotsverordnung dar und werden dementsprechend als Versuchsbetrieb geführt:

- BSU-Linie 9, Teilstrecke Solothurn Amthausplatz – Obachgebiet
- BOGG-Linie 3, Taktverdichtung Olten – Bahnhof – Kleinholz
- BGU-Linie 10N, Bahnhof Bettlach – Allmend.

Für die Verlängerung der BSU-Linie 9 ins Obachgebiet sowie für die Taktverdichtung der BOGG-Linie 3 auf dem Ast ins Kleinholz übernehmen die betroffenen Gemeinden während der Dauer des Versuchsbetriebs 60 % der direkten Kosten. Die Gemeinde Bettlach übernimmt für den Ortsbus während der Dauer des Versuchsbetriebs 80 % der direkten Kosten. Der Versuchsbetrieb er-

¹⁾ Bei den Versuchsbetrieben übernehmen die betroffenen Gemeinden direkt den auf sie entfallenden Anteil.
²⁾ Die höhere Abgeltung für die Regio-S-Bahn Basel 2005 fällt erst ab 2007 an.

streckt sich für die Verlängerung der BSU-Linie 9 ins Obachgebiet und für den Ortsbus Bettlach auf die Fahrplanperioden 2006 bis 2007. Der Versuchsbetrieb der Taktverdichtung auf der BOGG-Linie 3, der bereits seit dem 1. Juni 2005 in Betrieb ist, wird während der Fahrplanperioden 2006 und 2007 weitergeführt.

8. Rechtliches

Gegenstand dieser Vorlage bildet die Bewilligung eines Verpflichtungskredites für die Leistungsabteilungen des Kantons an die öffentlichen Transportunternehmungen (ohne Investitionsbeiträge im Sinne von § 11 Abs. 1 Buchstabe d ÖV-Gesetz), welche während zwei Jahren erbracht werden. Die Versuchsbetriebe (Module Z2 bis Z4) gemäss Ziffer 2 (Ziffern 4 bis 6 des Beschlussesentwurfes) stellen neue Angebote und damit neue Ausgaben im Sinne des Spargesetzes dar. Bei der Kreditbewilligung von brutto Fr. 0.43 Mio. für diese Versuchsbetriebe handelt es sich um Ausgaben im delegierten Zuständigkeitsbereich des Kantonsrates (§ 11 litera c) öVG), die zwar nicht dem fakultativen Referendum, aber dem Spargesetz unterstehen. Die Zustimmung unterliegt deshalb dem Zweidrittelsmehr.

Die Mittel für den vorliegenden Leistungsauftrag werden mit der Globalbudgetvorlage für den öffentlichen Verkehr bewilligt. Das Globalbudget, das diesen Verpflichtungskredit umfasst, wird vom Spargesetz nicht mehr tangiert. Es wird vom Kantonsrat mit einfachem Mehr beschlossen.

Gestützt auf § 11 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öVG) stimmt der Kantonsrat dem Angebots- und Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs 2006 - 2007 zu.

9. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates

Walter Straumann
Landammann

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Beilage

Langfristvereinbarung Regio-S-Bahn Basel 2005

10. **Beschlussesentwurf**

Angebots- und Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs; Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 für die Fahrplanjahre 2006 und 2007

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 11 Absatz 1 litera c) des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (öVG¹), nach Kenntnisaufnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 12. Juli 2005 (RRB Nr. 2005/1584), beschliesst:

1. Vom Bericht über das Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn wird Kenntnis genommen.
2. Dem Grundangebot gemäss Ziffer 2 der Botschaft wird im Sinne der Erwägungen zugestimmt.
3. Der Langfristvereinbarung über die Regio-S-Bahn 2005 gemäss Ziffer 2.1 der Botschaft und der Erhöhung der Jahrestanche 2007 um bis zu Fr. 350'000.-- wird im Sinne der Erwägungen zugestimmt.
4. Dem Versuchsbetrieb Erschliessung des Obachgebietes in Solothurn gemäss Ziffer 2.2 der Botschaft wird zugestimmt. Die Laufzeit des Versuchsbetriebs wird bis zum Fahrplanwechsel Ende 2007 festgelegt. Die Jahrestanche 2007 des Mehrjahresprogramms 2006 – 2007 für den öffentlichen Verkehr erhöht sich damit für die Jahre 2006 und 2007 jeweils um brutto Fr. 220'000.--. Die Stadt Solothurn beteiligt sich während des Versuchsbetriebs mit 60 % an den direkten Kosten dieses Angebots.
5. Dem Versuchsbetrieb Taktverdichtung des Astes Bahnhof Olten – Kleinholz der BOGG-Linie 3 Meierhof – Kleinholz zum Viertelstundentakt in den Spitzenzeiten gemäss Ziffer 2.3 der Botschaft wird zugestimmt. Die Laufzeit des Versuchsbetriebs wird bis zum Fahrplanwechsel Ende 2007 festgelegt. Die Jahrestanche 2007 des Mehrjahresprogramms 2006 – 2007 für den öffentlichen Verkehr erhöht sich damit für die Jahre 2006 und 2007 jeweils um brutto Fr. 112'000.--. Die Stadt Olten beteiligt sich während des Versuchsbetriebs mit 60 % an den direkten Kosten dieses Angebots.
6. Dem Versuchsbetrieb der BGU-Linie 10N Bettlach, Bahnhof – Allmend gemäss Ziffer 2.4 der Botschaft wird zugestimmt. Die Laufzeit des Versuchsbetriebs wird bis zum Fahrplanwechsel Ende 2007 festgelegt. Die Jahrestanche 2007 des Mehrjahresprogramms 2006 – 2007 für den öffentlichen Verkehr erhöht sich damit für die Jahre 2006 und 2007 jeweils um brutto Fr. 100'000.--. Die Gemeinde Bettlach beteiligt sich während des Versuchsbetriebs mit 80 % an den direkten Kosten dieses Angebots.
7. Der Umsetzung der Massnahme SO-3 des Luftmassnahmenplans und den dadurch entstehenden Mehrkosten von ca. Fr. 0.5 Mio. ab 2010 wird zugestimmt. Die Fahrzeuge sind entsprechend Ziffer 4 der Botschaft mit Partikelfiltern auszurüsten. Der Erhöhung der Abgeltungen um Fr. 50'000.-- (2006) bzw. Fr. 100'000.-- (2007) für die Beschaffung von Fahrzeugen mit Partikelfiltern wird zugestimmt.

¹ BGS 732.1.

8. Den Beiträgen an die Tarifverbünde in der Höhe von je Fr. 5.3 Mio. für die Jahre 2006 und 2007 wird zugestimmt.
9. Der Weiterentwicklung des Tarifverbunds A-Welle zum Integralen Tarifverbund, in dem auch mit Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten alle Verkehrsmittel in den gelösten Zonen benutzt werden können, wird zugestimmt. Das Amt für Verkehr und Tiefbau wird beauftragt, gemeinsam mit der Abteilung Öffentlicher Verkehr des Baudepartements des Kantons Aargau das Projekt Integraler Tarifverbund A-Welle zu erarbeiten.
10. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug des Mehrjahresprogramms 2006 – 2007 und der Umsetzung der Angebotskonzepte beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement (3)
 Amt für Verkehr und Tiefbau (5)
 Departement für Bildung und Kultur
 Finanzdepartement (3)
 Amt für Finanzen (2)
 Kantonale Finanzkontrolle
 Parlamentsdienste
 Bundesamt für Verkehr, Bollwerk 27, 3003 Bern
 Baudepartement des Kantons Aargau, Sektion öffentlicher Verkehr, Entfelderstrasse 22,
 5001 Aarau
 Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft, Abteilung öffentlicher Verkehr,
 Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
 Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Marktplatz 9, 4001 Basel
 Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
 République et canton du Jura, Service des transports et de l'énergie, Rue des Moulins,
 2800 Delémont
 Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
 Regionalverkehr SBB, Region Mittelland-Arc jurassien, Bahnhofplatz 4, 2502 Biel/Bienne
 Regionalverkehr SBB, Region Nordwestschweiz, Viaduktstrasse 8, 4051 Basel
 Regionalverkehr SBB, Region Zentralschweiz, Zentralstrasse 5, Postfach, 6002 Luzern
 Direktion Aare-Seeland mobil, Grubenstrasse 12, 4900 Langenthal
 Direktion Baselland Transport AG, Grenzweg 1, 4104 Oberwil
 Direktion Oensingen-Balsthal-Bahn, Bahnhofplatz 1, Postfach, 4710 Balsthal
 Direktion Regionalverkehr Bern-Solothurn, Postfach 119, 3048 Worblaufen
 Direktion Regionalverkehr Mittelland, Postfach, 3400 Burgdorf
 Direktion Busbetrieb Aarau, Hintere Bahnhofstrasse 80, 5001 Aarau
 Direktion Busbetrieb Grenchen und Umgebung, Postfach, 2540 Grenchen
 Direktion Busbetrieb Olten Gösgen Gäu, Industriestrasse 30-34, Postfach 334, 4612 Wangen b. O.
 Direktion Busbetrieb Solothurn und Umgebung, Postfach 119, 3048 Worblaufen
 Direktion Postauto Regionalzentrum Nordwestschweiz, Postfach, 4002 Basel
 Direktion Postauto Regionalzentrum Thal-Gäu-Lebern, Postfach, 4710 Balsthal
 Direktion Postauto Regionalzentrum Bern-Freiburg-Solothurn, Postfach, 3000 Bern 17