

Übergangsprogramm Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs für das Jahr 2006, Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 23. Mai 2006, RRB Nr. 2006/988

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Ausgangslage	5
2. Beanspruchung des Verpflichtungskredits 2001 – 2005.....	6
3. Investitionsvorhaben.....	6
4. Begründung der Investitionsvorhaben.....	8
4.1 Aare Seeland mobil.....	9
4.2 Baselland Transport	9
4.3 Oensingen–Balsthal–Bahn.....	9
4.4 Regionalverkehr Mittelland (neu BLS AG).....	11
5. Verpflichtungskredit.....	11
6. Folgekosten.....	11
7. Rechtliches	12
8. Antrag	12
9. Beschlussesentwurf	13

Kurzfassung

Mit dem nachgesuchten Verpflichtungskredit für das Jahr 2006 sollen bis zum Inkrafttreten des 9. Rahmenkredits des Bundes 2007 Investitionsprojekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs auch weiterhin durch den Kanton Solothurn mitfinanziert werden. Zusammen mit dem Angebots- und Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Fahrplanjahre 2006 und 2007 (KRB Nr. 2005/1584) werden damit die Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn geschaffen.

Die mit dem Verpflichtungskredit 2001 – 2005 eingeführte neue Finanzierung für mehrere Investitionsobjekte – anstelle von Einzelvorlagen an den Kantonsrat – hat sich bewährt. Diese Finanzierung hat uns die Möglichkeit verschafft, auf Projektänderungen rasch zu reagieren und unsern Einfluss gegenüber dem Bund, den Nachbarkantonen und den Bahnunternehmungen zu stärken. Die Verfahrensabläufe konnten in der Verwaltung und im Parlament wesentlich vereinfacht werden. Mit der Bewilligung des neuen Verpflichtungskredites behält der Kantonsrat auch weiterhin sämtliche Finanzkompetenzen.

Der Kanton verfolgt mit der Gewährung von Investitionsbeiträgen an den öffentlichen Verkehr die Ziele, die Betriebssicherheit zu gewährleisten, die Betriebsbereitschaft aufrechtzuerhalten, nachfragegerechte Kapazitäten bereitzustellen und die Dienstleistungsqualität des Angebotes zu erhalten und zu verbessern.

Der nachgesuchte Verpflichtungskredit beläuft sich brutto auf 3,9 Mio. Franken und wird im Jahre 2006 zu einem grossen Teil benötigt. Das vorliegende Übergangsprogramm 2006 beinhaltet nur absolut notwendige Investitionsprojekte der Bahnunternehmungen, deren Bundesanteil noch aus dem 8. Rahmenkredit des Bundes finanziert werden kann. Die Mittel sind im Voranschlag 2006 unter dem Kredit „Investitionen an Bahnen“ eingestellt (nicht Bestandteil des Globalbudgets).

Die Kantone sind anfangs März 2006 vom Bund zur Botschaft zum 9. Rahmenkredit zur Stellungnahme eingeladen worden. Kernpunkt der Vorlage für Investitionsbeiträge an die Bahnunternehmungen bildet die Änderung des Verfahrens von der Projekt- zur Programmfinanzierung mittels Leistungsvereinbarungen. In diesem Punkt bestehen erhebliche Differenzen zwischen dem Bund einerseits und den Kantonen andererseits. Von mehreren Kantonen wurde gefordert, dass die Vorlage in dieser Form nicht gutgeheissen werden darf. Das Eidgenössische Parlament wird voraussichtlich den 9. Rahmenkredit des Bundes in der zweiten Hälfte 2006 beraten. Über das Ergebnis der Beratungen im Parlament und den Inhalt sowie die finanziellen Auswirkungen des 9. Rahmenkredites des Bundes für die Jahre ab 2007 werden wir Sie informieren und Ihnen gestützt auf die Beschlüsse im Eidgenössischen Parlament im Verlaufe dieses Jahres eine weitere Vorlage für ein Investitionsprogramm im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Folgejahre ab 2007 unterbreiten.

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über einen Verpflichtungskredit für Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs für das Jahr 2006.

1. Ausgangslage

Der vom Kantonsrat am 20. Juni 2000 genehmigte Verpflichtungskredit für Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs von 17,58 Mio. Franken für die Jahre 2001 – 2005 ist Ende 2005 ausgelaufen. Der 8. Rahmenkredit des Bundes für Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs wird Ende 2006 erschöpft sein. Aus dem Rahmenkredit des Bundes sollten im Jahre 2006 noch einzelne Investitionsprojekte von Bahnunternehmungen finanziert werden, an denen sich der Kanton Solothurn gemäss Eisenbahngesetz ebenfalls zu beteiligen hat.

Nachdem die Eidgenössischen Räte die Bahnreform 2 an den Bundesrat zurückgewiesen haben und der 9. Rahmenkredit des Bundes für Investitionsbeiträge an die Bahnunternehmungen für die Jahre 2007 bis 2010 zuerst noch durch das Eidgenössische Parlament behandelt werden muss, drängt sich für die anstehenden bzw. sich bereits im Bau befindenden Investitionsvorhaben der Bahnunternehmungen für das Jahr 2006 ein Übergangsprogramm auf. Ursprünglich war vorgesehen, dem Kantonsrat im Herbst 2005 ein Anschlussprogramm für Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 bis 2010 zu unterbreiten, welches die in der Bahnreform 2 vorgesehene Neuordnung der Finanzierung der Eisenbahn-Infrastruktur berücksichtigt und die Finanzierung der Bahninvestitionen im Anschluss an den Verpflichtungskredit 2001 bis 2005 sicherstellt. Angesichts des Entscheids der Eidgenössischen Räte im vergangenen Herbst zur Bahnreform 2 mussten jedoch die Vorlage für das Anschlussprogramm gestoppt und die Investitionsvorhaben mit dem Bund, den Nachbarkantonen und den Bahnunternehmungen neu ausgehandelt werden. Diese Verhandlungen haben viel Zeit in Anspruch genommen, so dass die Bereitstellung eines Übergangsprogrammes auf Ende 2005 nicht möglich war. Das vorliegende Übergangsprogramm 2006 beinhaltet nur absolut notwendige Investitionsprojekte der Bahnunternehmungen, deren Bundesanteil noch aus dem 8. Rahmenkredit des Bundes finanziert werden kann.

Die Kantone sind anfangs März 2006 vom Bund zur Botschaft zum 9. Rahmenkredit zur Stellungnahme eingeladen worden. Dabei haben die Kantone ihr Missfallen darüber ausgedrückt, dass die Botschaft ohne Rücksprache mit den Kantonen erarbeitet wurde und sie nur im Sinne einer „Alibi-Übung“ zu dieser komplexen Vorlage zur Vernehmlassung eingeladen worden sind. Kernpunkt der Vorlage für Investitionsbeiträge an die Bahnunternehmungen bildet die Änderung des Verfahrens von der Projekt- zur Programmfinanzierung mittels Leistungsvereinbarungen. In diesem Punkt bestehen erhebliche Differenzen zwischen dem Bund einerseits und den Kantonen andererseits. Von mehreren Kantonen wurde gefordert, dass die Vorlage in dieser Form nicht gutgeheissen werden darf. Das Eidgenössische Parlament wird den 9. Rahmenkredit des Bundes voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2006 beraten. Über das Ergebnis der Beratungen im Parlament und den Inhalt sowie die finanziellen Auswirkungen des 9. Rahmenkredits des Bundes für Investitionen an Bahnunternehmungen für die Folgejahre ab 2007 werden wir Sie zu gegebener Zeit informieren und Ihnen gestützt auf die Beschlüsse im Parlament im Verlaufe dieses Jahres eine weitere Vorlage für ein Investitionsprogramm im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre ab 2007 unterbreiten.

Die mit dem Verpflichtungskredit 2001 – 2005 eingeführte neue Finanzierung für mehrere Investitionsobjekte – anstelle von Einzelvorlagen an den Kantonsrat – hat sich bewährt. Diese Finanzierung hat uns die Möglichkeit verschafft, auf Projektänderungen rasch zu reagieren und unsern Einfluss gegenüber dem Bund, den Nachbarkantonen und den Transportunternehmungen zu stärken. Dabei konnten die Mittel der öffentlichen Hand gezielt eingesetzt werden. Die Verfahrensabläufe in der Verwaltung und im Parlament konnten in den vergangenen Jahren wesentlich vereinfacht werden. In dem der Kantonsrat für die geplanten Investitionsprojekte der Transportunternehmungen einen Verpflichtungskredit bewilligt, behält er weiterhin sämtliche Finanzkompetenzen.

2. Beanspruchung des Verpflichtungskredits 2001 - 2005

Mit dem Verpflichtungskredit von 17,58 Mio. Franken für die Jahre 2001 – 2005 wurden folgende Investitionsvorhaben der Bahnunternehmungen realisiert:

Transportunternehmungen	Gesamtkosten Tsd. Fr.	Anteil Kanton SO Tsd. Fr.
Baselland Transport		
Anschaffung Leitstellen-Bordrechner und Fahrgastinformationssystem	2'693	202
Regionalverkehr Bern-Solothurn		
Doppelspurausbau Bätterkinden Süd	11'300	1'646
Doppelspurausbau Bahnhof Zollikofen	14'408	1'977
Regionalverkehr Mittelland		
Beschaffung von 8 Leichttriebwagen Stadler GTW	48'200	8'010
Beschaffung von 5 Baudiensttraktoren	4885	403
Ausrüstung der Trieb- und Steuerwagen des Regionalverkehrs mit ZUB (Zugbeeinflussungssystem)	6'800	561
Ausbau Station Crémines zum Kreuzungsbahnhof und Umsetzung Konzept SMB-schlank	6'663	3'080
Total		15'879
Verpflichtungskredit 2001 – 2005 (KRB 70/2000)		17'580
Unterschreitung Verpflichtungskredit		1'701

Die Unterschreitung des Verpflichtungskredites um 1,7 Mio. Franken ist einerseits darauf zurückzuführen, dass der Bund im Jahre 2002 angeordnet hat, dass Fahrzeugbeschaffungen nicht mehr über Art. 56 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101) finanziert werden und die Transportunternehmungen die Finanzierung selbst sicherstellen müssen. Andererseits haben die asm und BLT in Absprache mit dem Bund und den Kantonen die Realisierung von einzelnen Investitionsprojekten auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

3. Investitionsvorhaben

Der Kanton verfolgt mit der Gewährung von Investitionsbeiträgen an den öffentlichen Verkehr die Ziele, die Betriebssicherheit zu gewährleisten, die Betriebsbereitschaft aufrechtzuerhalten, nachfragege-

rechte Kapazitäten bereitzustellen und die Dienstleistungsqualität des Angebotes zu erhalten und zu verbessern.

Im Rahmen der Überarbeitung des 8. Rahmenkredites für das Jahr 2006 wurde diesen Kriterien Rechnung getragen und mit dem Bund, den Nachbarkantonen und den Bahnunternehmungen die nachfolgenden Investitionsvorhaben als finanzierungswürdig eingestuft:

Transportunternehmungen	Gesamtkosten Tsd. Fr.	Anteil Kanton SO Tsd. Fr.
Aare Seeland mobil		
Ersatz der Rötibrücke in Solothurn (Bahnanteil)	1'435	430
Total		430
Baselland Transport		
Depoterweiterung Hüslimatt in Oberwil	29'342	2'175
Sicherung Bahnübergang Schulgasse in Bättwil	186	140
Schrankenanlage Witterswilerstrasse in Bättwil	219	110
Total		2'425
Oensingen-Balsthal-Bahn		
Einbau Zugssicherung auf der Strecke Oensingen-Balsthal 1)	115	90
Total		90
Regionalverkehr Mittelland		
Ausbau Bahnhof Aefligen	4'300	997
Total		997
Investitionen brutto		3'942
Darlehensrückzahlungen Bahnen		1'200
Investitionen netto		2'742
- davon Kanton netto		1'371
- davon Gemeinden netto		1'371

1) Die Zugsicherung der OeBB war bereits Gegenstand der 2. Vereinbarung vom 28. Dezember 1993 (KRB Nr. 131/93). Aufgrund von Verzögerungen und zwischenzeitlichen Entwicklungen entstanden Mehrkosten von Fr. 115'000.-- gegenüber dem seinerzeit bewilligten Kredit von Fr. 400'000.--.

Für einzelne Investitionsprojekte liegen die Vereinbarungen des Bundesamtes für Verkehr bereits vor. Im Rahmen der Überarbeitung des 8. Rahmenkredites haben sich die Vertreter des Kantons gegenüber dem Bund dahin geäußert, dass aufgrund des Verpflichtungskredites 2001 – 2005 neue Investitionsprojekte erst mit dem neuen Verpflichtungskredit für das Jahr 2006 behandelt bzw. bewilligt werden können.

Bei den Investitionsprojekten der Bahnen – ausser dem der OeBB und der Sicherung der Bahnübergänge der BLT – tragen die betroffenen Nachbarkantone die Hauptlast der Investitionskosten. Der Kantonsanteil an den einzelnen Investitionsprojekten wurde nach den Kriterien des Eisenbahngesetzes und der Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr berechnet. Der Bund beteiligt sich dabei an den Bruttokosten des Kantons Solothurn mit 26 Prozent. Der vom Kanton Solothurn zu übernehmende Anteil fliesst zu 50 Prozent in den Topf zur Kostenverteilung auf die Gemeinden.

4. Begründung der Investitionsvorhaben

4.1 Aare Seeland mobil

Ersatz der Rötibrücke: Bei der Rötibrücke in Solothurn handelt es sich um eine kombinierte Strassen-/Bahnbrücke. Der Kanton Solothurn als Bauherr muss aufgrund des schlechten Zustandes der Brücke eine neue Brücke erstellen. Die Brücke ist eine der wichtigsten Aareüberquerungen in Solothurn und entsprechend stark vom Verkehr belastet. Die Gesamtkosten für die Brückenerneuerung belaufen sich auf rund 21,0 Mio. Franken. Davon gehen rund 1,4 Mio. Franken zu Lasten der Bahn. Dieser Betrag setzt sich aus einem Anteil der Kosten für die Abbrucharbeiten, die Hilfsbrücke sowie die Kosten für die Erneuerung der bahntechnischen Anlagen im Zusammenhang mit dem Brückenneubau zusammen. An den Kosten der Bahn von 1,4 Mio. Franken beteiligen sich der Bund und der Kanton Bern mit je 0,5 Mio. Franken sowie der Kanton Solothurn mit 0,4 Mio. Franken.

4.2 Baselland Transport

Depoterweiterung Hüslimatt: Die heute zur Verfügung stehenden Abstellflächen in den Tramdepots Hüslimatt und Ruchfeld reichen nicht mehr aus, um alle Fahrzeuge gedeckt einstellen zu können. Deshalb müssen heute schon 14 Tramkompositionen behelfsmässig im Freien, auf Umfahrgleisen, auf Abstellgleisen oder in Waschanlagen und alten Remisen abgestellt werden. Im Freien sind diese Fahrzeuge öfters Ziel mutwilliger Beschädigungen durch Vandalen und Sprayer. Als günstige Lösung des Einstellproblems hat sich die Erweiterung des bestehenden Tramdepots Hüslimatt in Oberwil erwiesen. Mit der Tramdepoterweiterung werden neu 24 Einstellplätze für Tramkompositionen und 12 Busse geschaffen. An den Gesamtkosten von 29,3 Mio. Franken beteiligen sich der Bund mit 4,9 Mio. Franken, der Kanton Basel-Landschaft mit 14,1 Mio. Franken, der Kanton Basel-Stadt mit 8,1 Mio. Franken und der Kanton Solothurn mit 2,2 Mio. Franken.

Sicherung Bahnübergang Schulgasse in Bättwil: Der heute nur mit einem Andreaskreuz gesicherte Bahnübergang an der Schulgasse in Bättwil ist vom Bundesamt für Strassen in Bern als „gefährlicher Bahnübergang“ mit einer Sichtzeit von nur drei Sekunden eingestuft worden. Angesichts der örtlichen Verhältnisse und der sehr kurzen Sichtzeit drängt sich die technische Sicherung dieses Bahnüberganges auf. Die Gemeinde Bättwil hat schon lange die Sicherung des Bahnüberganges gefordert. Der Bahnübergang wurde von der BLT in der Zwischenzeit entsprechend gesichert. An den Sicherungskosten von Fr. 186'000.-- beteiligen sich die BLT mit Fr. 46'500.-- und der Kanton Solothurn mit Fr. 139'500.--.

Umbau Schrankenanlage Witterswilerstrasse in Bättwil: Der Bahnübergang ist mit einer Halbschranke und Wechsel blinker abgesichert. Zur besseren Sicherung der Fussgänger und Velofahrer (Schulweg) wurde auf Wunsch der Gemeinde die Anlage mit zwei zusätzlichen Schranken zur Vollschranke ausgebaut. Gleichzeitig wurden die strassenseitigen Blinklichter gemäss Betriebskonzept der BLT durch Lichtsignalampeln ersetzt. Der Bahnübergang wird mit einer Schrankenanlage gemäss Eisenbahnverordnung des Bundes mit Notstromversorgung und Störungserfassung abgesichert. Die Ein- und Ausschaltung erfolgt automatisch. Die Schrankenanlage wurde in der Zwischenzeit durch die BLT umgebaut. An den Umbaukosten von Fr. 219'000.-- beteiligen sich die BLT mit Fr. 109'000.-- und der Kanton Solothurn mit Fr. 110'000.--.

4.3 Oensingen-Balsthal-Bahn

Einbau Zugsicherung Oensingen-Balsthal: Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 (Zustimmung Kantonsrat zum Übergangsprogramm 2005 für das Fahrplanjahr 2005; SGB 020/2004) ver-

kehren auf der Strecke Oensingen-Balsthal die Regionalzüge im Halbstundentakt. Die Bedienung auf dieser Strecke betrug vor dem Fahrplanwechsel von Montag bis Freitag lediglich 7 Reisezüge und 4 Güterzugspaare. Aufgrund der erhöhten Streckenbelastung muss jedes Streckensignal sowie jedes Bahnübergang-Kontrolllicht mit einer Zugsicherung ausgerüstet werden. Entsprechend den Sicherheitsvorschriften des Bundes ist die Zugsicherung auf der Strecke Oensingen-Balsthal notwendig und erforderlich. Die Mittel für diese Massnahme wurden bereits 1993 bewilligt. Aufgrund der Sistierung des Vorhabens wegen des zwischenzeitlich realisierten Buskonzepts entstanden Mehrkosten, die Gegenstand des vorliegenden Übergangsprogramms sind. An den Kosten der Zugsicherung von Fr. 115'000.-- beteiligen sich der Bund mit Fr. 25'000.-- und der Kanton Solothurn mit Fr. 90'000.--.

4.4 Regionalverkehr Mittelland (neu BLS AG)

Ausbau Bahnhof Aefligen: Im Bahnhof Aefligen sind gleichzeitige Einfahrten von Zügen nicht möglich, da schienenfreie Zugänge zu den Perrons fehlen. Die SBB beabsichtigen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 auf der Strecke Bern – Thun eine Fahrzeitenbeschleunigung von mehreren Minuten und einen Trassentausch der Züge nach Interlaken und Brig umzusetzen. Dies hat zur Folge, dass ohne bauliche Massnahmen die Anschlüsse auf den IC Brig und Interlaken nicht mehr gewährleistet werden können. Im Bahnhof Aefligen finden zudem halbstündliche Kreuzungen zwischen dem Regionalzug und der S44 statt. Die zeitliche Verschiebung des Regionalzuges zwischen Thun und Burgdorf hat auch Auswirkungen auf die Fahrlage der Züge zwischen Burgdorf und Solothurn (zu knappe Wendezeiten der S44). Damit auf den Fahrplan 2008 das neue Angebot umgesetzt werden kann, muss die Station Aefligen ausgebaut werden, damit ein gleichzeitiges Einfahren und Kreuzen der Züge möglich wird. Die Gleis-, Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen müssen entsprechend angepasst und die neuen Aussenperrons auf eine Höhe der Perronkante von 55 cm angehoben werden, die ein schnelles und komfortables Ein- und Aussteigen erlauben und behinderten Personen den Zugang zum öffentlichen Verkehr ermöglichen. Weiter werden die schienenfreien Zugänge behindertengerecht ausgebaut (Personenunterführung mit Rampen und Treppen). An den Ausbaurkosten des Bahnhofs Aefligen von 4,3 Mio. Franken beteiligen sich der Bund mit 1,6 Mio. Franken, der Kanton Bern mit 1,7 Mio. Franken und der Kanton Solothurn mit 1,0 Mio. Franken.

5. Verpflichtungskredit

Für die Finanzierung der Investitionsprojekte gemäss Ziffer 3 der vorliegenden Botschaft ist ein Verpflichtungskredit von brutto 3,9 Mio. Franken zu bewilligen, der aufgrund des 8. Rahmenkredits des Bundes bis Ende 2006 nötig ist.

Mit der Bewilligung des Verpflichtungskredites für Investitionen behält der Kantonsrat auch weiterhin sämtliche Finanzkompetenzen. Damit der Kanton auf Veränderungen im Umfeld des öffentlichen Verkehrs und damit verbunden auf Programmänderungen der Bahnunternehmungen rasch reagieren kann, obliegt die Umsetzung des Verpflichtungskredites und der Investitionsprojekte dem Regierungsrat. Damit kommt die einfache Abwicklung weiter zur Anwendung. Mit dem Verpflichtungskredit ist der gezielte und damit sparsame Einsatz der Mittel gewährleistet. Es werden nur Mittel an Investitionsprojekte ausgerichtet, wenn auch allfällige Beteiligungen des Bundes und der betroffenen Nachbarkantone vorliegen.

6. Folgekosten

Die Investitionstätigkeiten führen zu einer Erhöhung des Abschreibungsbedarfs bei den Transportunternehmungen. Diesen Mehraufwendungen stehen teilweise Einsparungen beim Betrieb und Unterhalt gegenüber. Infrastrukturausbauten können zu einer Verbesserung der Betriebsumläufe beitragen und/oder die Bereitstellung eines nachfragegerechten Angebotes sicherstellen. Dies kann zu einer Nachfragesteigerung führen und dank Mehrerträgen die Kostendeckung positiv beeinflussen.

Die volle Kompensation der Abschreibungsmehraufwendungen ist aber kaum möglich. Insbesondere Zugsicherungsinvestitionen und Ersatzinvestitionen (Gleise, Fahrleitungen, Stellwerke usw.) können

trotz zusätzlicher Nachfrage die Folgekosten der Investitionen nicht kompensieren. Auch Verbesserungen der Dienstleistungsqualität (Perronerhöhungen und Perronverlängerungen) führen nur im geringen Umfang zu Mehrerträgen oder Kostensenkungen. Eine genaue Bestimmung des Abgeltungsmehrbedarfs aufgrund von Investitionsfolgekosten ist aber heute nicht möglich und wird Gegenstand der jeweiligen Mehrjahresprogramme für den Angebots- und Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der jährlich abzuschliessenden Leistungsvereinbarungen sein.

7. Rechtliches

Nach § 7 Absatz 1 in Verbindung mit § 11 litera d) des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖVG) ist der Kantonsrat für die abschliessende Bewilligung des Verpflichtungskredites zuständig. Der Kreditbeschluss unterliegt nicht dem Referendum (§ 11 Absatz 2 ÖVG; die einzelnen Investitionen erreichen die Grenze von 10 Mio. Franken nicht), aber dafür dem Spargesetz. Zwei Drittel der anwesenden Kantonsräte müssen dem Kredit zustimmen.

In § 12 Absatz 1 des ÖVG werden wir mit dem Vollzug beauftragt. Wir schliessen für jedes Investitionsprojekt eine Vereinbarung zwischen dem Bund, den betroffenen Nachbarkantonen und der zuständigen Transportunternehmung ab.

8. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates

Christian Wanner
Landammann

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

9. **Beschlussesentwurf**

Übergangsprogramm Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs für das Jahr 2006; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 7 Absatz 1, § 11 Absatz 1 Buchstabe d) und Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992¹⁾, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 23. Mai 2006 (RRB Nr. 2006/988), beschliesst:

1. Vom Bericht über das Übergangsprogramm für Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs für das Jahr 2006 wird Kenntnis genommen.
2. Für die im 8. Rahmenkredit des Bundes für das Jahr 2006 genehmigten Investitionsprojekte gemäss Ziffer 3 der Botschaft wird ein Verpflichtungskredit von brutto 3,9 Mio. Franken bewilligt. Die Mittel sind in der Investitionsrechnung 2006 eingestellt. Entsprechend dem Baufortschritt der einzelnen Investitionsprojekte werden die Mittel den Bahnunternehmungen ausbezahlt.
3. Der Regierungsrat ist berechtigt, einzelne Investitionsbeiträge zu Lasten der anderen Investitionsbeiträge zu erhöhen, wobei der Verpflichtungskredit von 3,9 Mio. Franken nicht überschritten werden darf.
4. Kantonsbeiträge an einzelne Investitionsprojekte werden nur unter der Voraussetzung ausgerichtet, dass sich auch der Bund und die vom Vorhaben betroffenen Nachbarkantone an der Investition nach Artikel 56 des Eisenbahngesetzes beteiligen.
5. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug und der Umsetzung des Verpflichtungskredites 2006 beauftragt. Er schliesst für die einzelnen Investitionsprojekte eine Vereinbarung mit dem Bund, den betroffenen Nachbarkantonen und der zuständigen Bahnunternehmungen ab.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

¹⁾ BGS 732.1.

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement (3)

Amt für Verkehr und Tiefbau (5)

Finanzdepartement (3)

Amt für Finanzen (2)

Kantonale Finanzkontrolle

Parlamentsdienste

Parlamentscontroller

Bundesamt für Verkehr, Postfach, 3003 Bern

Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, Sektion öffentlicher Verkehr, Entfelder-
strasse 22, 5001 Aarau

Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Marktplatz 9, 4001 Basel

République et canton du Jura, Service des transports et de l'énergie, Rue des Moulins,
2800 Delémont

Direktion Aare Seeland mobil AG, Grubenstrasse 12, 4900 Langenthal

Direktion Baselland Transport AG, Grenzweg 1, 4104 Oberwil

Direktion Oensingen-Balsthal-Bahn, Bahnhofplatz 1, Postfach, 4710 Balsthal

Direktion Regionalverkehr Mittelland AG, Bucherstrasse 1-3, Postfach, 3401 Burgdorf

Direktion Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Postfach 119, 3048 Worblaufen