

Anhang 3

**Angebots- und Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs
Mehrjahresprogramm 2008 bis 2009**

Inhaltsverzeichnis

1.	Abkürzungsverzeichnis	3
2.	Kurzfassung	4
3.	Ausgangslage	5
3.1	Rahmenbedingungen	5
3.1.1	Neugestaltung des Finanzausgleichs (NFA).....	5
3.1.2	Bahnreform.....	5
3.1.3	Revision des ÖVG.....	5
3.2	Entwicklung der Beiträge an den öffentlichen Verkehr	6
3.3	Auswirkungen NFA und ÖVG-Revision auf die Beiträge des Kantons Solothurn an den öffentlichen Verkehr.....	7
3.4	Gegenstand und Dauer des Leistungsauftrags	7
4.	Entschädigungen für Leistungen gemäss § 6 ÖVG	8
4.1	Bisheriges Grundangebot	8
4.2	Aufnahme bisheriger Versuchsbetriebe ins Grundangebot	8
4.2.1	Ortsbus Bettlach (BGU Linie 10N).....	8
4.2.2	Taktverdichtung (Meierhof –) Olten Bahnhof – Kleinholz in den Spitzenzeiten (BOGG-Linie 3).....	9
4.2.3	Kleinlützel – Huggerwald (Linie 112).....	10
4.2.4	Zusammenfassung der Versuchsbetriebe 2006 - 2007.....	11
4.3	Erweiterungen Grundangebot.....	11
4.3.1	Industrielinie Gäu	12
4.3.2	Teilrealisierung "Optimiertes Busangebot in der Agglomeration Solothurn"	13
4.4	Neue Versuchsbetriebe gemäss § 5 Abs. 3 ÖVG.....	17
4.4.1	Solothurn Amthausplatz – Sonnenpark (BSU-Linie 9)	17
4.4.2	Verlängerung der Buslinie Grenchen – Selzach nach Lommiswil	18
4.4.3	Ortsbus Däniken	19
4.5	Anpassung bzw. Entfall schlecht genutzter Angebote	20
4.5.1	Grenchen – Eichholz – Staad	20
4.5.2	Rufbus Bucheggberg.....	20
5.	Schülerverkehr	20
6.	Tarifverbunde	21
6.1	Libero-Tarifverbund	21
6.2	Tarifverbund A-Welle	22
6.3	Beiträge an Tarifverbände	22
7.	Zusammenfassung.....	23

1. Abkürzungsverzeichnis

AVK	Amt für Volksschule und Kindergarten
AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau
BGU	Busbetrieb Grenchen und Umgebung
BOGG	Busbetrieb Olten Gösgen Gäu
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
ÖVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr

2. Kurzfassung

Das vorliegende Mehrjahresprogramm 2008 - 2009 umfasst wie das vorhergehende Programm einen Zeitraum von zwei Jahren und ist damit mit der zweijährigen Fahrplanperiode im öffentlichen Verkehr abgestimmt.

Mit dem Mehrjahresprogramm beschliesst der Kantonsrat über das Leistungsangebot einschliesslich der Aufnahme der bisherigen Versuchsbetriebe ins Grundangebot und der neuen Versuchsbetriebe in den Fahrplanjahren 2008 und 2009. Das Mehrjahresprogramm ist Bestandteil des Globalbudgets 2008 - 2009.

Das Mehrjahresprogramm 2008 - 2009 baut auf dem bisherigen Angebot auf. Mit der Neuordnung des Finanzausgleichs (NFA) wird der Kanton Solothurn insgesamt entlastet. Im öffentlichen Verkehr muss der Kanton aufgrund der NFA allerdings zusätzliche Kosten von 8,1 Mio. Franken übernehmen, die bisher vom Bund an den Regionalverkehr ausgerichtet worden sind.

Mit der Teilrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG, BGS 732.1), welches dem Parlament im Herbst 2007 unterbreitet wird, werden die Auswirkungen des revidierten Eisenbahngesetzes des Bundes umgesetzt. Zudem wird als partielle Kompensation von Mehrbelastungen der Gemeinden aus dem Mittelschulgesetz der Kantonsanteil an die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs von 50 % auf 55 % erhöht und der Schwellenwert des maximalen Gemeindebeitrags vom 2.0-fachen auf das 1.5-fache des mittleren Gemeindebeitrags pro Einwohner gesenkt. Das Gesetz soll rückwirkend auf 1. Januar 2007 in Kraft treten.

Der bisherige Versuchsbetrieb der Erschliessung des Obachgebiets in Solothurn wird weitere zwei Jahre in Form des Versuchsbetriebs geführt, da einerseits die Vorgaben für eine Aufnahme ins Grundangebot zum Teil noch nicht erreicht sind, andererseits aber im Rahmen des Baus der Westtangente in Solothurn die Entwicklung von zusätzlichen Arbeitsplätzen und neuem Wohnraum in diesem Gebiet absehbar ist.

Die übrigen Versuchsbetriebe aus dem vorhergehenden Mehrjahresprogramm haben die Vorgaben erreicht. Es wird daher beantragt, diese bisherigen Versuchsbetriebe ins Grundangebot aufzunehmen.

Die Umsetzung des im Rahmen des Agglomerationsprogramms erarbeiteten optimierten Busangebots in der Region Solothurn ist aus sachlichen (Abstimmung mit der Fertigstellung der flankierenden Massnahmen), insbesondere aber aus finanzpolitischen Gründen als Ganzes im Anschluss an das vorliegende Mehrjahresprogramm für 2010 vorgesehen. Einzelne Bausteine dieses Angebotskonzepts sind indessen bereits Gegenstand des vorliegenden Programms.

Seit 2007 sind die bisher vom Amt für Volksschule und Kindergarten bewilligten und finanzierten Schülertransporte ebenfalls Bestandteil des Mehrjahresprogramms im öffentlichen Verkehr. Die Beträge von 2,1 Mio. Franken für 2008 und 2.2 Mio. Franken für 2009 sind in dieser Vorlage enthalten.

Das Mehrjahresprogramm umfasst einschliesslich der Abgeltungen, Beiträge an Tarifverbände und Schülertransporte - in Berücksichtigung der Belastung durch die NFA - öV-Beiträge von brutto 43 Mio. Franken im 2008 und von 44 Mio. Franken im 2009.

3. Ausgangslage

3.1 Rahmenbedingungen

3.1.1 Neugestaltung des Finanzausgleichs (NFA)

Die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) soll auf den 1. Januar 2008 eingeführt werden. Die Berechnung der Kantonsbeteiligungen wurden unter Berücksichtigung der Vorgaben der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen vorgenommen. Als wesentliche Vorgaben der NFA sind namentlich die Reduktion des durchschnittlichen Bundesanteils an der Abgeltung und ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs und der Infrastruktur im Durchschnitt auf künftig 50 % sowie der Verzicht auf die Berücksichtigung der Finanzkraft der einzelnen Kantone bei der Berechnung der Kantonsanteile zu nennen.

Im Rahmen der NFA kommen so auf den Kanton Solothurn Mehrkosten im Bereich des öffentlichen Verkehrs von rund 8,1 Mio. Franken zu. Der Anteil des Kantons Solothurn an der Finanzierung der ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs erhöht sich neu von 38 % auf 57 %. Diese Mittel sind grundsätzlich im „Integrierten Aufgaben- und Finanzplan des Kantons Solothurn“ für die Jahre 2007 – 2010 eingestellt. Die höheren Kosten für den Kanton im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden jedoch durch den zweckfreien Finanzausgleich mehr als kompensiert. Im Weiteren hat der Regierungsrat entschieden, dass die Auswirkungen der NFA im Bereich des öffentlichen Verkehrs die Gemeinden nicht belasten dürfen (RRB 2004/2167). Die Auswirkungen der NFA sind im vorliegenden Mehrjahresprogramm 2008 – 2009 berücksichtigt.

3.1.2 Bahnreform

In der Herbstsession 2005 hat das Eidgenössische Parlament die Bahnreform 2 an den Bundesrat zur Überarbeitung zurückgewiesen. Insbesondere die Aufteilung des Schienennetzes in ein Grund- und Ergänzungnetz wurde im Parlament nicht akzeptiert. Die Bahnreform 2 hat vier Ziele verfolgt: eine Harmonisierung der Bahntechnik auf internationaler Ebene, die Schaffung von Gesetzesgrundlagen für mehr Sicherheit (z. B. durch private Sicherheitsfirmen), vierjährige Leistungsvereinbarungen neu auch für Privatbahnen (KTU) und schliesslich eine Aufteilung der Bahnlinien in ein Bundesnetz (Grundnetz) und ein kantonales Netz (Ergänzungnetz). In welcher Form und zu welchem Zeitpunkt die Bahnreform 2 umgesetzt werden soll, ist zur Zeit noch offen.

3.1.3 Revision des ÖVG

In materieller Hinsicht hat die Teilrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG, BGS 732.1) im Wesentlichen zum Gegenstand, die Auswirkungen des revidierten Eisenbahngesetzes (SR 742.101) des Bundes und – soweit bekannt – der Bahnreform umzusetzen. Im Vordergrund steht dabei die Anerkennung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und Postauto Schweiz AG als konzessionierte Transportunternehmen bei der Infrastrukturfinanzierung.

Im revidierten ÖVG ist weiter vorgesehen, dass der Kanton bei der Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden seinen Anteil an der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (Abgeltungen, Tarifverbundbeiträge und Investitionsdarlehen) von 50 % auf 55 % erhöht. Diese Zusatzkosten im öffentlichen Verkehr stellen eine teilweise Kompensation zur Mehrbelastung der Gemeinden aus dem Mittelschulgesetz dar, so dass es sich hier für den Kanton als Ganzes nicht

um Mehrkosten, sondern um eine Verschiebung vom Schulwesen zum öffentlichen Verkehr handelt (§ 10 Absatz 4 ÖVG).

Um insbesondere die Städte mit einem dichten öV-Angebot und entsprechend hohen Kosten im öffentlichen Verkehr pro Einwohner zu entlasten, übernimmt der Kanton zudem auch diejenigen Kosten, die sich aus der Senkung des Schwellenwertes von 2.0 auf 1.5 Punkte ergeben. Das bedeutet, dass der Kanton diejenigen Anteile der öV-Kosten der Gemeinden übernimmt, die das 1.5-fache der durchschnittlichen Belastung der Gemeinden an öV-Beiträgen/Einwohner übersteigen.

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Revision des ÖVG haben sich die Gemeinden zu diesen Entlastungsmassnahmen positiv geäussert. Aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung kann davon ausgegangen werden, dass das revidierte ÖVG rückwirkend ab 2007 in Kraft gesetzt werden kann.

Wegen der Vorlaufzeiten der Bestellung des Angebotes im öffentlichen Verkehr muss das Mehrjahresprogramm vom Kantonsrat zu einem Zeitpunkt beschlossen werden, zu dem das revidierte ÖVG noch nicht beschlossen ist. Daher liegt der Botschaft zum Globalbudget 2008 bis 2009 das rechtskräftige ÖVG zu Grunde. Die Auswirkungen der ÖVG-Revision auf die Gemeindebeiträge werden jedoch im vorliegenden Mehrjahresprogramm 2008 bis 2009 aufgezeigt.

3.2 Entwicklung der Beiträge an den öffentlichen Verkehr

Die folgende Tabelle und Grafik zeigt die Entwicklung der Abgeltungen inklusive der Beiträge an Tarifverbände für den Kanton Solothurn einschliesslich der Gemeindebeiträge. Die Zahlen 2007 sind provisorisch und basieren auf dem Globalbudget 2007.

	1996	2000/2001	2006	2007 Prov.
öV-Beiträge Kanton Solothurn (einschliesslich Gemeindebeiträge)				
Abgeltung Busse	8'749'661	11'285'081	13'447'433	13'779'200
Abgeltung Bahnen	6'913'907	8'264'590	10'504'426	10'953'800
Zwischensumme Abgeltung	15'663'568	19'549'671	23'951'859	24'733'000
Beiträge Tarifverbände	4'544'305	4'797'056	5'780'945	5'600'000
Summe ÖV-Beiträge Kanton Solothurn	20'207'873	24'346'727	29'732'804	30'333'000
öV-Beiträge Bund				
Bundesbeiträge Abgeltung	26'494'993	22'763'720	25'123'929	25'280'900
öV-Beiträge Bund + Kanton Solothurn				
Abgeltung	42'158'561	42'313'391	49'075'788	50'013'900
Abgeltung + Beiträge Tarifverbände	46'702'866	47'110'447	54'856'733	55'613'900

3.3 Auswirkungen NFA und ÖVG-Revision auf die Beiträge des Kantons Solothurn an den öffentlichen Verkehr

NFA Mio. Fr.	Erhöhung Kostenteiler von 50 % auf 55 % Mio. Fr.	Schwellenwert Sen- kung von 2.0 auf 1.5 Mio. Fr.	Total Mio. Fr.
8.1	1.8	0.5	10.4

Wie bereits unter Ziffer 3.1 erwähnt, stellen die Auswirkungen der NFA und die Anpassung des Kostenteilers im revidierten ÖVG keine Mehrkosten dar, da diese in anderen Bereichen des Staatshaushaltes kompensiert werden (Mittelschulgesetz, zweckfreier Finanzausgleich).

Da das revidierte ÖVG zum Zeitpunkt des Kantonsratsbeschlusses über das vorliegende Mehrjahresprogramm noch nicht beschlossen ist, sind nur die Mehrbelastungen durch die NFA in der Höhe von 8,1 Mio. Franken, nicht aber die durch den veränderten Kostenteiler und die Erhöhung des Schwellenwertes hervorgerufenen Verschiebungen der Finanzströme zwischen Kanton und Gemeinden in der Höhe von 2,3 Mio. Franken in dieser Botschaft berücksichtigt.

3.4 Gegenstand und Dauer des Leistungsauftrags

Die mit dem vergangenen Mehrjahresprogramm eingeführte zeitliche Abstimmung des Globalbudgets und des Mehrjahresprogramms mit dem zweijährlich stattfindenden Fahrplanwechsel im öffentlichen Verkehr hat sich bewährt. Damit erstreckt sich auch der vorliegende Leistungsauftrag und das dazugehörige Globalbudget auf zwei Jahre und umfasst die Fahrplanperioden 2008 und 2009.

Zudem fällt die Einführung der NFA mit dem Beginn des Leistungsauftrags 2008 – 2009 zusammen.

Das vorliegende Mehrjahresprogramm für die Jahre 2008 – 2009 baut auf dem bisherigen Angebot auf. So enthält das Mehrjahresprogramm im Wesentlichen dasselbe Angebot wie 2007, ergänzt um einige wichtige zusätzliche Module, insbesondere die Taktverdichtung Solothurn – Grenchen – Biel sowie Massnahmen aus dem Angebotskonzept Olten Gösgen Gäu, zweite Stufe mit der Industrielinie im Gäu.

Das im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn erarbeitete "Optimierte Busangebot", mit einer wesentlich besseren Buserschliessung als heute, soll erst nach 2009 – im Anschluss an die Laufzeit des vorliegenden Mehrjahresprogramms – vollständig umgesetzt werden. Von einer umgehenden Umsetzung des „Optimierten Busangebots“ wird einerseits aus finanzpolitischen, andererseits auch aus sachlichen Gründen (Fertigstellung Flankierende Massnahmen zur A5, insbesondere Bahnhofplatz Solothurn) abgesehen.

Einzelne wichtige Module dieses Angebotskonzepts sind jedoch bereits Bestandteil des vorliegenden Mehrjahresprogramms.

In den zeitlichen Geltungsbereich des Leistungsauftrags fällt die Einführung des Integralen Tarifverbunds A-Welle. Da es sich beim Beschluss über den integralen Tarifverbund nicht um einen Finanzbeschluss handelt, wird er dem Kantonsrat in einer separaten Botschaft unterbreitet.

Seit 2007 hat das AVT vom Amt für Volksschule und Kindergarten die Bewilligung und Finanzierung der Schülertransporte übernommen. Damit können Synergien zwischen Schülerverkehr

und öffentlichem Verkehr künftig noch besser genutzt werden. Der Leistungsauftrag 2008 – 2009 enthält damit erstmals auch die Finanzierung der Schülertransporte.

Mit dem Mehrjahresprogramm beschliesst der Kantonsrat über das Leistungsangebot einschliesslich der neuen Versuchsbetriebe in den Fahrplanjahren 2008 und 2009. Zugleich wird dem Kantonsrat die Globalbudgetvorlage für die selbe Periode unterbreitet.

4. Entschädigungen für Leistungen gemäss § 6 ÖVG

4.1 Bisheriges Grundangebot

Das bisherige Grundangebot hat sich bewährt und soll mit Ausnahme der unter Abschnitt 4.5 entfallenden Angebote weitergeführt werden

4.2 Aufnahme bisheriger Versuchsbetriebe ins Grundangebot

Mit dem Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 wurden folgende Versuchsbetriebe eingeführt:

- Ortsbus Bettlach (BGU Linie 10N)
- Taktverdichtung der BOGG-Linie 3 (Meierhof –) Olten Bahnhof – Kleinholz in den Spitzenzeiten
- Erschliessung des Weilers Huggerwald der Gemeinde Kleinlützel mit dem öffentlichen Verkehr

Für die Übernahme der bisherigen Versuchsbetriebe in den öffentlichen Verkehr gelten ebenso wie für den übrigen Regional- und Ortsverkehr die jeweiligen Kriterien der Grundangebotsverordnung. Demnach muss mindestens ein Kostendeckungsgrad von 20 %, bei Linien der Feinerschliessung (Halbstundentakt oder dichter Takt) von 60 % erreicht werden. Zudem müssen pro Kurs im Durchschnitt mindestens sechs Personen befördert werden.

Die Mindestvorgabe einer Auslastung von in der Regel durchschnittlich mindestens 6 Personen pro Kurs ist für Linien im Normalbetrieb mit Standardbussen oder Schienenfahrzeugen ausgelegt. Bei Linien, auf denen Kleinbusse mit einer Maximalkapazität von 15 Personen zum Einsatz kommen, ist die Zielvorgabe sehr hoch. Bei solchen Linien muss daher im Einzelfall die geforderte Mindestauslastung angepasst werden. Das Hauptgewicht auf solchen Linien ist auf das Erreichen der wirtschaftlichen Vorgaben zu legen.

Die zeitliche Dauer der Versuchsbetriebe wurde im Kantonsratsbeschluss vom 23. August 2005 auf zwei Jahre festgelegt. Im Rahmen des Mehrjahresprogramms 2008 - 2009 ist festzulegen, welche der Versuchsbetriebe ins Grundangebot überführt werden. Zum Redaktionsschluss dieser Botschaft liegen erst die Grundlagen für das erste Betriebsjahr vor. Bei der Beurteilung der Versuchsbetriebe ist daher mit zu berücksichtigen, dass die Nachfrageentwicklung bei neuen Angeboten erst langsam anläuft und in der Regel erst nach etwa 2 bis 3 Jahren abgeschlossen ist. Im Einzelnen stellen wir gestützt auf die Parameter für die Übernahme ins Grundangebot folgende Anträge:

4.2.1 Ortsbus Bettlach (BGU Linie 10N)

Der Ortsbus Bettlach erschliesst bisher vom öffentlichen Verkehr nicht bediente, in Höhenlage zu Fuss nur erschwerte erreichbare Teile der Gemeinde Bettlach. Anschlüsse bestehen an die Regionalzüge von und nach Solothurn sowie an Bus und Bahn in/aus Richtung Grenchen.

Für den Ortsbus Bettlach liegen für das erste Betriebsjahr quartalsweise Zahlen der Benutzung vor:

	1. Quartal 2006	2. Quartal 2006	3. Quartal 2006	4. Quartal 2006
Beförderte Personen	1'848	2'193	2'272	3'140
Zuwachs in Prozent		18.7	3.6	38.2

Im Verlauf des ersten Betriebsjahres hat sich der Ortsbus Bettlach gut entwickelt. Obwohl es sich um eine mit Kleinbussen betriebene Linie handelt, konnte bereits im vierten Quartal des ersten Betriebsjahres eine Auslastung von ca. 4.6 Personen je Kurs und eine Kostendeckung von knapp 21 % erreicht werden. Damit sind die Vorgaben aus der Grundangebotsverordnung erfüllt. Die Weiterführung des Ortsbusses Bettlach soll daher ins Grundangebot aufgenommen werden.

Bei einer Analyse der einzelnen Kurse zeigte sich, dass das Angebot zu gewissen Zeiten bereits an die Kapazitätsgrenzen des Kleinbusses stösst, an den Wochenenden hingegen nur wenig genutzt wird. Ab 2008 wird das Angebot daher in den nachfragestarken Zeiten am Werktag um 3 auf 14 Kurspaare ausgebaut. Am Samstag verkehrt der Ortsbus hingegen nur noch mit 5 und am Sonntag mit 3 Kurspaaren als Rufbus, allerdings mit optimierten Anschlüssen an die Regionalzüge.

Die Kostenentwicklung durch die Übernahme des Ortsbusses ins Grundangebot zeigt die folgende Tabelle:

	Einheit	Jahresrechnung 2006	Planrechnung 2008	
			Geltendes ÖVG	Revidiertes ÖVG ¹⁾
Abgeltungen Ortsbus Bettlach	Tsd. Fr.	135	131	131
<i>Kantonsanteil</i>	<i>Prozent</i>	20	50	55
Abgeltungen Kanton	Tsd. Fr.	27	66	72
Abgeltungen direkt betroffene Gemeinde Bettlach (Versuchsbetrieb)	Tsd. Fr.	108		
Gemeindeanteil gemäss Kostenverteilmodell	Tsd. Fr.		65	59
<i>Kostendeckung</i>	<i>Prozent</i>	21	20	

1) Kantons- und Gemeindeanteil gemäss revidiertem ÖVG; vgl. Abschnitt 3.1.3.

4.2.2 Taktverdichtung (Meierhof –) Olten Bahnhof – Kleinholz in den Spitzenzeiten (BOGG-Linie 3)

Die Taktverdichtung auf dem Ast Bahnhof – Kleinholz der Linie 3 des BOGG wurde eingeführt, um auch für diesen Linienast ein attraktives Angebot und vor allem gute Anschlüsse am Bahnhof Olten herzustellen.

Der Versuchsbetrieb wurde nicht wie bei den anderen Versuchsbetrieben zum Fahrplanwechsel 2005/2006, sondern erst per 1. Juni 2006 eingeführt. Die Versuchsphase dauert bis zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2007.

Der Versuchsbetrieb umfasst nur einzelne Kurse der Linie 3. Da eine separate Auswertung einzelner Kurse nicht sinnvoll und zudem mit unverhältnismässigem Aufwand verbunden wäre, be-

ziehen sich die im Folgenden angegebenen Zahlen auf die ganze Linie 3. Die Wirkung der Taktverdichtung kann dabei gut aus den vorliegenden Kennzahlen abgeleitet werden.

Da der Versuchsbetrieb in der Jahresmitte 2006 eingeführt wurde, dienen die Jahre 2004 ohne Versuchsbetrieb und 2006 mit Versuchsbetrieb als Vergleichsbasis. Die folgende Tabelle zeigt die wichtigsten Kennzahlen der Linie 3 in diesem Zeitraum.

	Einheit	2004 ¹⁾	Jahresrechnung 2006 ²⁾	Planrechnung 2008	
				Geltdes ÖVG	Revidiertes ÖVG ³⁾
Abgeltungen BOGG-Linie 3	Tsd. Fr.	406	491	487	487
Kantonsanteil an Abgeltung Versuchsbetrieb	Prozent	-	40	50	55
- davon Kanton Solothurn	Tsd. Fr.	203	236	244	268
- davon Stadt Olten (Versuchsbetrieb)	Tsd. Fr.		58		
- davon Summe der Gemeinden	Tsd. Fr.	203	197	243	219
Kostendeckung	Prozent	41	45	45	
1) Letztes ganzes Kalenderjahr ohne Taktverdichtung 2) Erstes ganzes Kalenderjahr mit Taktverdichtung 3) Kantons- und Gemeindeanteil gemäss revidiertem ÖVG; vgl. Abschnitt 3.1.3.					

Mit der Taktverdichtung sind die Erwartungen des Versuchsbetriebs vollumfänglich erfüllt worden. Der Kostendeckungsgrad der Linie 3 konnte mit den zusätzlichen Kursen von 2004 bis 2006 von 41 % auf 45 % erhöht werden. Dies weist darauf hin, dass die Taktverdichtung selbst eine noch höhere Kostendeckung aufweist als die übrigen Kurse. Mit 45 % Kostendeckung ist die Vorgabe von 20 % bereits im ersten Betriebsjahr vollumfänglich erfüllt worden. Besondere Beachtung verdient hierbei, dass die auf dieser Linie erzielten Erlöse um etwa Fr. 100'000.-- über diejenigen in 2004 ohne die Taktverdichtung angestiegen sind.

Die mittlere Auslastung der Verdichtungskurse beträgt 6.2 Personen pro Kurs. Damit ist auch die Vorgabe der Mindestauslastung erfüllt. Somit wird die Taktverdichtung der Linie 3 ins Grundangebot aufgenommen.

4.2.3 Kleinlützel – Huggerwald (Linie 112)

Die Hauptfunktion der Erschliessung des Weilers Huggerwald der Gemeinde Kleinlützel ist die Integration des Schülertransports in den öffentlichen Verkehr. Die Kurse können somit auch von den übrigen Fahrgästen benutzt werden.

Der dreijährige Versuchsbetrieb dieser Linie ist seit dem Fahrplan 2005 in Betrieb. In Bezug auf die Kostendeckung werden die Vorgaben erfüllt. Die durchschnittliche Auslastung liegt mit ca. 4.5 Personen/Kurs noch unter der Vorgabe. Mit der Einführung der Blockzeiten der Schule Kleinlützel zum Schuljahr 2007/2008 wird das Angebot auf dieser Linie neu strukturiert und vereinfacht, da alle Schulkinder künftig nur noch zu denselben Zeiten von und zur Schule fahren. Dies führt dazu, dass sich ab 2008 die Kennziffern dieser Linie verbessern werden. Mit dem auf weniger Kurse als heute konzentrierten Schülertransport kann davon ausgegangen werden, dass auch die Vorgabe in Bezug auf die mittlere Auslastung pro Kurs ab 2008 erreicht wird. Wir beantragen deshalb, die Linie ins Grundangebot aufzunehmen.

Die folgende Tabelle zeigt die Kennzahlen des Versuchsbetriebs Kleinlützel – Huggerwald:

	Einheit	Planrechnung 2006	Planrechnung 2008	
			Geltendes ÖVG	Revidiertes ÖVG ¹⁾
Abgeltungen	Tsd. Fr.	63	74	74
Kantonsanteil ¹⁾	Prozent	20	50	55
Abgeltungen Kanton Solothurn	Tsd. Fr.	13	37	41
Abgeltungen Gemeinde Kleinlützel	Tsd. Fr.	50		
Gemeindeanteil gemäss Kostenverteilmodell	Tsd. Fr.		37	33
Kostendeckung	Prozent	34	21	
1) Kantons- und Gemeindeanteil gemäss revidiertem ÖVG; vgl. Abschnitt 3.1.3.				

4.2.4 Zusammenfassung der Versuchsbetriebe 2006 - 2007

Durch die Aufnahme der Versuchsbetriebe 2006/2007 ab 2008 ins Grundangebot ändert sich die Beteiligung von Kanton und Gemeinden gemäss ÖVG ohne die in der Revision vorgesehene Berücksichtigung der Änderung des Kostenteilers Kanton/Gemeinden wie in der folgenden Tabelle angegeben. (Da der Versuchsbetrieb der Erschliessung des Obachquartiers mit dem Linienast Solothurn Amthausplatz – Sonnenpark (BSU-Linie 9) als Versuchsbetrieb bis 2009 fortgeführt werden soll, sind die Abgeltungen für dieses Angebot in der folgenden Tabelle nicht enthalten):

	Planrechnung 2007			Planrechnung 2008			Veränderung	
	Abgeltung	Anteil		Abgeltung	Anteil		Abgeltung	Anteil
Kanton		Betroffene Gemeinden	Kanton		Gemeinden			
	Tsd. Fr.							
BGU 10 N Ortsbus Bettlach	127	25	102	131	66	66	4	41
BOGG 3 Taktverdichtung Kleinholz	47	19	28	47	24	24	0	5
PostAuto 112 Huggerwald	69	14	55	74	37	37	5	23
Summe	243	58	185	252	127	127	9	69

4.3 Erweiterungen Grundangebot

Im Zeithorizont 2008 bis 2009 sind neue Angebote geplant, die das bisherige Angebot sinnvoll ergänzen und zum Teil seit langem bestehende Engpässe beseitigen.

Die Module „Industrielinie Gäu“ sowie Erste Verbesserungen des „Optimierten Buskonzepts der Agglomeration Solothurn“ sind im Mehrjahresprogramm 2008 – 2009 berücksichtigt. Das Buskonzept als Ganzes soll 2010 im Rahmen des darauffolgenden Mehrjahresprogramms umgesetzt werden. Auf eine sofortige und vollständige Realisierung des „Optimierten Buskonzeptes der Agglomeration Solothurn“ wird aus finanzpolitischen aber auch aus sachlichen Gründen (Koordination mit der Fertigstellung der flankierenden Massnahmen zur A5) verzichtet.

4.3.1 Industrielinie Gäu

Im Mai 2008 wird das Postverteilzentrum in Härkingen mit etwa 700 Mitarbeitern den Betrieb aufnehmen. Zu Anfang kommt ein grosser Teil der Mitarbeiter von den bisherigen Standorten der Briefverteilung in Aarau, Basel, Bern, Biel und Luzern. Im Laufe der Zeit wird davon ausgegangen, dass vermehrt Arbeitskräfte aus dem näheren Einzugsgebiet zum Einsatz kommen werden.

Im Rahmen des Angebotskonzepts Olten Gösigen Gäu, zweite Stufe, ist eine bessere Erschliessung der Arbeitsplätze im Gäu in Form einer „Industrielinie“, welche die Arbeitsplatzschwerpunkte mit den umliegenden Wohngemeinden und den Bahnhöfen Hägendorf und Oberbuchsiten verbindet, enthalten. An diesen Bahnhöfen vermittelt die Industrielinie Anschlüsse an die Regionalzüge der Jurasüdfusslinie Olten – Biel, die auch gut in den Knoten Olten eingebunden ist. Mit der Industrielinie werden somit die Weichen gestellt, einen grossen Teil des Pendlerverkehrs zu den zusätzlichen Arbeitsplätzen mit dem öffentlichen Verkehr abwickeln zu können, und zugleich auch den bestehenden Pendlern eine attraktive öV-Erschliessung zu bieten.

Die Industrielinie verläuft von Hägendorf via Kappel – Gunzgen – Härkingen zum Postverteilzentrum und weiter via Egerkingen – Neuendorf – Niederbuchsiten nach Oberbuchsiten. Zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Verbindungsstrasse Gunzgen Industrie – Postverteilzentrum für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen wird, wird eine Verlängerung dieser Linie bis Oensingen näher geprüft werden.

Gemäss den Sonderbauvorschriften hat sich die Schweizerische Post an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs zur Erschliessung der Arbeitsplätze zu beteiligen. Da die Industrielinie auch den in anderen Betrieben tätigen Pendlern und allen anderen Nutzern offen steht, ist das Grundangebot im Stundentakt Aufgabe des Kantons Solothurn. Es ist hingegen vorgesehen, die Abgeltungen für die Verdichtung zum Halbstundentakt zu den Schichtwechseln tagsüber und das Angebot zum abendlichen Schichtwechsel des Postverteilzentrums durch die Schweizerische Post zu finanzieren.

In den Sonderbauvorschriften der Plangenehmigung des Briefverteilzentrums ist die öV-Erschliessung der neuen Arbeitsplätze gefordert. Mit den neuen Arbeitsplätzen ist der Bedarf für die Industrielinie ausgewiesen. Zudem ist die Industrielinie im Rahmen des Angebotskonzepts Olten Gösigen Gäu, zweite Stufe, mit den beteiligten Gemeinden, Planungsverbänden und der Post als Betreiberin des Briefverteilzentrums abgestimmt. Überdies erfolgt eine Co-Finanzierung der Linie für die über den Stundentakt hinausgehenden Kurse durch die Betreiberin des Briefpostzentrums, so dass der Kantonsanteil an der Finanzierung ohnehin deutlich unter dem anderer Linien liegt. Somit ist die Industrielinie nicht als Versuchsbetrieb, sondern als Bestandteil des Grundangebots im Mehrjahresprogramm enthalten.

Die Betriebsaufnahme der Industrielinie erfolgt zeitgleich mit dem Anlaufen der Produktion des Briefverteilzentrums Anfang Mai 2008. Somit fallen im 2008 nur die anteiligen Kosten für die ersten acht Monate des Betriebs der Industrielinie an. Die folgende Tabelle enthält die vom Kanton Solothurn zu finanzierenden Anteile der Abgeltungen für die Industrielinie für die Jahre 2008 und 2009.

		2008	2009
Abgeltungen für Industrielinie, Anteil Kanton Solothurn	Tsd. Fr.	251	380

4.3.2 Teilrealisierung "Optimiertes Busangebot in der Agglomeration Solothurn"

Im Agglomerationsprogramm Solothurn ist eine wichtige Massnahme die Lenkung eines möglichst grossen Teils der Verkehrsnachfrage auf den öffentlichen Verkehr. Dies ist gerade in der Region Solothurn von besonderer Bedeutung, da Modellrechnungen ergeben haben, dass die Strassenkapazitäten mittel- bis langfristig einen grossen Engpass darstellen werden.

Gemeinsam mit Vertretern der Gemeinden und der Repla RSU wurde daher das "Optimierte Busangebot in der Agglomeration Solothurn" erarbeitet, das eine wesentlich bessere Buser-schliessung als heute vorsieht. Die Schwerpunkte sind:

- Neue Linienkonzepte

Im Korridor Solothurn - Biberist - Gerlafingen verkehrt die heutige Linie 2 neu ab dem Hauptbahnhof direkt via Bürgerspital nach Biberist und Gerlafingen. Für die Erschliessung der Quartiere Bleichenberg in Biberist und Birchi in Zuchwil wird eine neue Linie 10 ab der RBS-Station Biberist zum Sonnenpark eingeführt.

Das Linienkonzept der Grundkurse der heutigen Linien 5/7 wird so angepasst, dass Horriwil, Hüniken, Aeschi und Bolken neu in den Zwischenzeiten von Montag bis Freitag sowie an Samstagen einen durchgehenden Halbstundentakt von/nach Solothurn und Herzogenbuchsee erhalten.

- Einheitliche Liniennetze für alle Wochentage und Tageszeiten

Das heutige Angebot kennt grundsätzlich drei verschiedene Netzzustände: Montag bis Samstag tagsüber, Sonntag tagsüber und Montag bis Sonntag Randstunden (ca. 20.00 Uhr bis 24.00 Uhr). Diese unterschiedlichen Netzstrukturen müssen als grösste heutige Schwachstelle bezeichnet werden. Im optimierten Busangebot bleibt das Liniennetz an allen Wochentagen und Tageszeiten gleich.

- Ausdehnung der Betriebszeiten und Schliessung von Taktlücken

Mit der Einführung eines einheitlichen Liniennetzes für alle Wochentage und Tageszeiten werden auch die Betriebs- bzw. Bedienungszeiten auf einzelnen Linien oder Linienabschnitten ausgedehnt und bestehende Taktlücken geschlossen.

Besonders zu erwähnen sind hierbei die Schliessung der morgendlichen Taktlücke der Linie 1 Rechterswil - Oberdorf zum durchgehenden Viertelstundentakt und die ganztägige Verlängerung der Linie 3 vom Amthausplatz nach Bellach.

Das Optimierte Buskonzept führt zu zusätzlichen jährlichen Abgeltungen in der Höhe von ca. 2,25 Mio. Franken.

Eine Umsetzung des Gesamtkonzepts ist für 2010 – im Anschluss an die Laufzeit des vorliegenden Mehrjahresprogramms – vorgesehen. Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurde

gefordert, einzelne Module dieses Angebotskonzepts bzw. das gesamte Optimierte Buskonzept vorzuziehen.

Auf eine sofortige und vollständige Realisierung des „Optimierten Buskonzeptes der Agglomeration Solothurn“ wird aus finanzpolitischen aber auch aus sachlichen Gründen (Koordination mit der Fertigstellung der Flankierenden Massnahmen zur A5) verzichtet.

Zwei Module des Optimierten Angebotskonzepts und die verbesserte Bedienung des neuen Oberstufenzentrums Subingen, welche das Optimierte Buskonzept ergänzt, sind bereits Bestandteil des vorliegenden Mehrjahresprogramms. Diese Module sind im Folgenden kurz dargestellt:

Neuordnung der Linien 5 und 7

Die Linien 5 und 7 werden als eine Linie zwischen Solothurn Brühl und Herzogenbuchsee betrieben. Die beiden Liniennummern bezeichnen dabei unterschiedliche Fahrtrouten im Abschnitt Subingen – Herzogenbuchsee.

Auf diesen beiden Linien musste 2007 aufgrund der Baustelle der Westtangente in Solothurn ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Es zeigt sich jedoch, dass aufgrund der Verkehrsbelastung im Raum Solothurn – Wasseramt auch nach Ende der Bauarbeiten an der Westtangente auf dieses zusätzliche Fahrzeug auf den Linien 5 und 7 nicht verzichtet werden kann. Damit fallen die Mehrkosten von Fr. 250'000.-- für das zusätzlich eingesetzte Fahrzeug auch weiterhin an. Sollte dieses zusätzliche Fahrzeug nicht eingesetzt werden können, müssten Abstriche am heutigen Angebot oder an der Qualität des Angebotes (Anschlussbrüche Bus/Bahn) auf den Linien 5 und 7 in Kauf genommen werden.

Die im „Optimierten Busangebot“ auf der Achse Solothurn – Herzogenbuchsee vorgeschlagenen Massnahmen setzen sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Neue Linienstruktur mit klarer Linienführung
- Verbesserung der Anschlüsse in Herzogenbuchsee
- Verbesserte Bedienung in den Randzeiten abends und am Wochenende

Mit dem tagsüber ohnehin notwendigen zusätzlichen Fahrzeug lässt sich die neue Linienstruktur auf den Linien 5/7 bereits weitgehend umsetzen. Es fallen lediglich ca. Fr. 50'000.-- insbesondere für zusätzliche Fahrzeugkilometer an. Mit dieser Massnahme kann der wichtige Baustein der Bereinigung des Liniennetzes auf der Achse Solothurn – Herzogenbuchsee bereits 2008 umgesetzt werden. Die verbesserte Bedienung am Abend und am Sonntag auf dieser Achse ist hingegen erst 2010 mit der Einführung des gesamten Buskonzepts vorgesehen. Ab 2008 fallen mit der Umsetzung des neuen Linienkonzepts auf den Linien 5 und 7 folgende Kosten an:

	2007	2008	2009	Mehrkosten 2008/2007	
	Tsd. Fr.			%	
Buskonzept Solothurn, Linie 5/7	1445	1536	1552	91	6.3
Zusatzfahrzeug	250	300	304	50	
Summe	1695	1836	1856	141	8.3

Bei den Kosten für den weiteren Betrieb des zusätzlichen Fahrzeugs auf den Linien 5 und 7 handelt es sich nicht um zusätzliche Ausgaben, da diese Kosten heute im Rahmen der Baumassnahmen der Westtangente bereits anfallen.

Schliessen von Bedienungslücken am Leberberg

Das zweite Angebotsmodul ist die Taktverdichtung am Morgen und die Aufnahme eines nachfragegerechten Abendbetriebes auf der Linie 12, welche die abseits der asm-Linie Solothurn – Niederbipp („Bipperlisi“) gelegenen Gemeinden am Leberberg bedient.

Die Linie 12 verkehrt heute in den Spitzenzeiten meist im Halbstundentakt und ergänzt damit das Angebot auf der Schiene zwischen Solothurn und Riedholz zum Viertelstundentakt.

Am Vormittag wird die Taktlücke mit dem Anschluss auf die Schnellzüge mit der Abfahrt in Solothurn um 7 Uhr geschlossen. Damit ergeben sich ein attraktiver Takt und bessere Anschlüsse auf den Fernverkehr.

Im Gegensatz zu vielen anderen Gemeinden in der Agglomeration Solothurn, die mit dem heutigen Angebot abends zumindest partiell erschlossen sind, haben die abseits der Bahn liegenden Gemeinden am Leberberg am Abend keine öV-Bedienung. Das Buskonzept sieht für diese Gemeinden die tägliche Führung des heute nur donnerstags verkehrenden Kurses um 21.35 Uhr sowie an den im Abendverkehr nachfragestarken Tagen Donnerstag bis Samstag zwei weitere Kurse im Stundentakt vor.

Im Rahmen der Vernehmlassung haben sich die Gemeinden des Leberbergs einstimmig für das Voranziehen des neuen Buskonzepts ausgesprochen. Im Hinblick darauf und auf die heute in den Abendstunden gänzlich fehlende Bedienung im öffentlichen Verkehr ist dieses Angebotsmodul, das nur zu höheren Abgeltungen von Fr. 40'000.-- führt, im Mehrjahresprogramm enthalten.

Verbesserte Bedienung des Oberstufenzentrums Subingen

Zum Schuljahr 2007/2008 nimmt das Oberstufenzentrum Subingen den Betrieb auf. Die Schulklassen für zahlreiche Gemeinden des Wasseramts werden damit neu in Subingen zusammengefasst.

Aus der Inbetriebnahme des Oberstufenzentrums Subingen ergeben sich neue Transportbedürfnisse für Schüler aus den Gemeinden im Einzugsgebiet. Insbesondere auf der BSU-Linie 6 Steinhof – Aeschi – Kriegstetten, die heute meist mit Kleinbussen betrieben wird, werden zusätzliche Fahrten und aufgrund der Anzahl der zu befördernden Schüler statt der Kleinbusse neu in den Schulperioden Gelenkbusse zum Einsatz kommen.

Hieraus ergeben sich zusätzliche Abgeltungen in der Höhe von Fr. 140'000.-- pro Jahr. Da den steigenden Abgeltungen im öffentlichen Verkehr durch die Zusammenlegung von Klassen wesentliche Einsparungen im Schulwesen gegenüberstehen, handelt es sich hierbei nicht um zusätzliche Ausgaben im Sinne des Spargesetzes.

Die verbesserte Bedienung des Oberstufenzentrums Subingen ist im Optimalen Buskonzept zwar erwähnt, aber nicht im Detail bearbeitet, da sich der Bedarf für dieses Angebot aus den veränderten Rahmenbedingungen der Schülertransporte bereits zum 4. Quartal 2007 direkt ergibt.

Im Mehrjahresprogramm 2008 – 2009 nicht enthaltene Angebotsmodule

Das Optimierte Buskonzept umfasst über die oben erwähnten Massnahmen hinaus folgende Module:

- Linienbereinigung im Korridor Solothurn – Biberist – Gerlafingen/Lohn einschliesslich der neuen Linie 10 Biberist Station RBS – Birchi – Solothurn – Sonnenpark und der direkten Führung der Linie 2 zwischen Gerlafingen und Solothurn via Spital.
- Verbesserte Erschliessung von Bellach durch Verlängerung der Linie 3 Lohn – Amthausplatz auch ausserhalb der Spitzenzeiten nach Bellach.
- Schliessen der morgendlichen Taktlücken auf der Linie 1 Rechterswil – Oberdorf
- Einheitliches Liniennetz und Ausdehnung der Betriebszeiten am Wochenende und in den Randstunden.
- Verbesserte Bedienung der Seilbahn Weissenstein am Sonntag.

Eine allfällige Umsetzung dieser Module des Optimierten Busangebots wäre frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 möglich. Dabei können die Module Solothurn – Biberist, Bellach und Rechterswil – Oberdorf im Tagesbetrieb Montag bis Freitag je separat umgesetzt werden.

Die Umsetzung des einheitlichen Liniennetzes und die Ausdehnung der Betriebszeiten am Wochenende und in den Randstunden ist hingegen nur jeweils als Ganzes sinnvoll, da die zusätzlich eingesetzten Busse nicht einzelnen Linien zugute kommen, sondern es ermöglichen, das gesamte Bussystem der Region Solothurn in diesen Zeiten mit einer kundenfreundlichen, dem Werktagsangebot entsprechenden, Linienführung und in einem attraktiven Takt zu betreiben.

In der Vernehmlassung des Optimierten Busangebots und in der Beratung in der Verkehrskordinationskommission (VKK) am 14. Mai 2007 wurde eine Umsetzung des gesamten Optimierten Busangebotes zum frühest möglichen Termin gefordert.

Der früheste Termin zur Umsetzung weiterer Module bzw. des gesamten Optimierten Busangebotes ist der Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2008. Sollten zu diesem Zeitpunkt weitere Module oder das gesamte Konzept umgesetzt werden, würde dies zu folgenden zusätzlichen Abgeltungen für die öffentliche Hand führen:

	Tsd. Fr.
Linienbereinigung im Korridor Solothurn – Biberist – Gerlafingen/Lohn einschliesslich der neuen Linie 10 Biberist Station – Birchi – Solothurn – Sonnenpark und der direkten Führung der Linie 2 zwischen Gerlafingen und Solothurn via Spital.	235
Einheitliches Liniennetz und Ausdehnung der Betriebszeiten in den abendlichen Randstunden (täglich)	1'010
Einheitliches Liniennetz und Ausdehnung der Betriebszeiten am Samstag tagsüber	210

Einheitliches Liniennetz und Ausdehnung der Betriebszeiten am Sonntag tagsüber	360
Verbesserte Erschliessung von Bellach durch Verlängerung der Linie 3 Lohn – Amthausplatz auch ausserhalb der Spitzenzeiten nach Bellach	105
Schliessung der morgendlichen Taktlücken auf der Linie 1 Recherswil – Oberdorf	30
Verbesserte Bedienung der Seilbahn Weissenstein am Sonntag im Zusammenhang mit dem Ausbaukonzept Weissenstein	70
Summe	2'020

Bei den in der Tabelle angegebenen Abgeltungen sind für die Module Biberist mit der Erschliessung des Bürgerspitals und Recherswil - Oberdorf mit der Bedienung des Einkaufszentrums Migros Langendorf Erlöse Dritter eingerechnet. Diese Module können nur dann zu den angegebenen Kosten für die öffentliche Hand umgesetzt werden, wenn die Beteiligungen Dritter auch tatsächlich erfolgen.

4.4 Neue Versuchsbetriebe gemäss § 5 Abs. 3 ÖVG

4.4.1 Solothurn Amthausplatz – Sonnenpark (BSU-Linie 9)

Die Verlängerung der Buslinie 9 Luterbach – Solothurn zum Sonnenpark dient der Erschliessung der Arbeitsplätze, Wohngebiete und der Freizeiteinrichtungen im vor 2006 nicht vom öV bedienten Obachquartier der Stadt Solothurn. Der aktuelle Versuchsbetrieb umfasst allerdings nur Fahrten an Werktagen in den Hauptverkehrszeiten, so dass insbesondere die Nachfrage zu den Freizeiteinrichtungen vom Versuchsbetrieb nur wenig profitieren konnte.

Im Rahmen der Umgestaltungsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Westumfahrung soll die Nutzung dieses Entwicklungsgebietes verstärkt werden, so dass künftig mit einer wesentlichen Zunahme der Nachfrage zu rechnen ist.

Die wirtschaftliche Vorgabe einer Kostendeckung von mindestens 20 % wird 2006 mit 20.3 % erreicht. Die Vorgabe einer mittleren Mindestauslastung von 6 Personen erfüllt die Linie hingegen im ersten Betriebsjahr, mit einer mittleren Auslastung von 3.7 Personen pro Kurs, noch nicht.

Beim Entscheid zur Übernahme dieser Linie ins Grundangebot sind nicht ausschliesslich der Erreichungsgrad der geforderten Vorgaben zu berücksichtigen, sondern es müssen zusätzlich auch folgende Punkte mit einbezogen werden:

- Die Nachfrage einer neuen Linie steigt erst langsam an.
- Durch die Beschränkung auf die werktäglichen Hauptverkehrszeiten kann ein Grossteil der Nachfrage im Freizeitverkehr das Angebot nicht nutzen.
- Die Taktlücken in den Zwischenzeiten stellen gerade für die Bewohner des Obachquartiers ein Hemmnis für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs dar.
- Mit zunehmender Nutzung des Obachquartiers steigt das Potenzial für den öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren stark an. Gerade für das neu hinzukommende Potenzial

ist es wichtig, dass der öffentliche Verkehr von Anfang an präsent ist, damit sich neue Bewohner und Zupendler von Anfang an auf den öffentlichen Verkehr einstellen können.

Im Hinblick auf die absehbare Siedlungsentwicklung ist auch im optimierten Buskonzept der Agglomeration Solothurn vorgesehen, das Angebot schrittweise mit der Weiterentwicklung des Obachquartiers auszubauen.

Aufgrund der mittel- bis langfristigen Perspektive der Entwicklung des Obachquartiers und im Hinblick auf die noch nicht ausreichende Auslastung, beantragen wir, im Mehrjahresprogramm 2008 – 2009 die Weiterführung der Linie im heutigen Umfang als Versuchsbetrieb beizubehalten.

Mit der Weiterführung der Linie im heutigen Umfang als Versuchsbetrieb entstehen keine zusätzlichen Abgeltungen. Da mit dem revidierten ÖVG die Kostenbeteiligung der betroffenen Gemeinden an Versuchsbetrieben auf mindestens 70 % steigt, wird beantragt, diesen Satz auch dem verlängerten Versuchsbetrieb der Bedienung des Obachquartiers zu Grunde zu legen.

4.4.2 Verlängerung der Buslinie Grenchen – Selzach nach Lommiswil

Seit 2006 verkehrt die BGU-Linie 19 Grenchen – Bettlach – Selzach in den Standzeiten am Bahnhof auf Bestellung und Rechnung der Gemeinde Selzach weiter in den Weiler Altreu. Mit dieser Weiterführung konnte auf die früher eingesetzten Schülerkurse Selzach – Altreu verzichtet werden.

Zwischen Selzach und Lommiswil verkehrt in den Wintermonaten ein Schulbus, der die Lommiswiler Schüler in die Kreisschule Selzach bringt. In den Sommermonaten bestehen heute keine Angebote im Schülerverkehr bzw. im öffentlichen Verkehr zwischen Selzach und Lommiswil.

Von Lommiswil aus wurde immer wieder der Wunsch nach einer Busverbindung in Richtung Grenchen gefordert.

Die Potenziale auf der Achse (Grenchen -) Altreu – Selzach – Lommiswil lassen sich nur dann sinnvoll mit einer Linie des öffentlichen Verkehrs bedienen, wenn es gelingt, eine Lösung zu finden, bei der die meisten der Bedürfnisse im Schüler-, Pendler- und Freizeitverkehr in eine bestehende Linie ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz integriert werden können.

Gegenstand der Massnahme des vorliegenden Mehrjahresprogramms ist eine Erweiterung der BGU-Linie 19 um die Erschliessung von Lommiswil. Die Linie 19 verkehrt dabei unverändert von Grenchen nach Bettlach. Altreu wird im Gegensatz zur heutigen Stichfahrt ab dem Bahnhof Selzach neu bereits auf dem Weg von Bettlach nach Selzach bedient. Die Linie 19 verkehrt von Selzach weiter nach Lommiswil. Die gesamte Linie kann so im Stundentakt wie bisher mit nur einem Fahrzeug bedient werden, so dass die Integration der bisher von der Gemeinde Selzach finanzierten Bedienung von Altreu und die Erschliessung von Lommiswil, von Grenchen aus kostengünstig erreicht werden kann.

Zudem kann der bisher in den Wintermonaten geführte Schulbus Lommiswil – Selzach künftig entfallen, so dass für die Linie 19 einschliesslich der Integration von Altreu in den ordentlichen Linienverlauf und der Verlängerung Selzach – Lommiswil zu einer höheren Abgeltung von nur etwa Fr. 44'000.-- führt. Von diesem Betrag übernehmen die betroffenen Gemeinden Selzach und Lommiswil während der Dauer des Versuchsbetriebs 70 %.

	2007	2008	2009	Mehrkosten 2008/2007	
	Tsd. Fr.			%	
Linie 19 Grenchen – Selzach	215	276	279	61	28.4
Anbindung Altreu	7			-7	
Schülertransporte Lommiswil – Selzach		-10	-10	-10	
Summe	222	266	269	44	19.8

4.4.3 Ortsbus Däniken

Die Gemeinde Däniken ist als einzige an der Bahn liegende Gemeinde zwischen Olten und Aarau heute nur von der Bahn erschlossen. Das Gemeindegebiet von Däniken liegt dabei nur zum Teil im Perimeter des Bahnhofs Däniken. In der Gemeinde besteht daher seit längerem der Wunsch nach einer Buserschliessung, um auch abseits der Bahn gelegenen Gemeindegebiete an den öffentlichen Verkehr anzubinden.

In der zweiten Stufe des Angebotskonzepts Olten Gösigen Gäu wurde eine Busanbindung von Däniken an Schönenwerd und Aarau untersucht. Die dort gefundenen Lösungen führen jedoch insbesondere zu folgenden Problemen:

- Eine Verlängerung der heutigen BBA-Linie 3 Aarau – Schönenwerd – Gretzenbach nach Däniken würde nur dann Sinn machen, wenn Gretzenbach in weiten Teilen weiter durch diese Buslinie erschlossen bleiben könnte.
- Eine Linienführung auf der Kantonsstrasse würde kaum eine bessere Erschliessung von Däniken als die der bereits heute in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt verkehrenden Regionalzüge bieten.
- Damit bietet sich als Linienführung zwischen Gretzenbach und Däniken nur die Ettenburgstrasse, welche für einen Linienverkehr mit Standardbussen ausgebaut werden müsste, an.
- Die stark genutzte heutige Endhaltestelle in Gretzenbach könnte von denjenigen Kursen, welche durch die Ettenburgstrasse nach Däniken weiter verkehren, nicht mehr bedient werden.

Die Gemeinde Gretzenbach ist an einem Ausbau der Ettenburgstrasse und an einer schlechteren Bedienung des heutigen Endhalts in Gretzenbach nicht interessiert. Insbesondere im Hinblick auf das Potenzial des heutigen Endhalts Gretzenbach wurde die Verlängerung der BBA-Linie 3 nicht weiterverfolgt.

Bei einer Busanbindung von Däniken an Olten müsste hierfür die mit Gelenkbussen bediente BOGG Linie 1 Wangen – Olten – Dulliken nach Däniken verlängert werden. Mit Gelenkbussen können jedoch die abseits der Bahn liegenden Gemeindegebiete nicht erschlossen werden.

Somit stand bei der weiteren Planung ein Ortsbus im Vordergrund. Da die Regionalzüge in Richtung Aarau und Olten, Däniken zur selben Zeit bedienen, bieten die Anschlussverhältnisse am Bahnhof Däniken gute Voraussetzungen für eine Nutzung dieses Ortsbusses.

Gegenstand des Mehrjahresprogramms 2008 – 2009 ist daher der Versuchsbetrieb des Ortsbusses Däniken. Im Rahmen dieses Versuchsbetriebs übernimmt die Gemeinde Däniken den erhöhten Anteil von 80 % der direkten Kosten des Versuchsbetriebs.

		2008	2009
Ortsbus Däniken	Tsd. Fr.	150	152
- davon Anteil Gemeinde Däniken	Tsd. Fr.	120	122
- davon Anteil Kanton Solothurn	Tsd. Fr.	30	30

4.5 Anpassung bzw. Entfall schlecht genutzter Angebote

4.5.1 Grenchen – Eichholz – Staad

Der Weiler Staad und das Grenchner Stadtgebiet Eichholz werden von der BGU-Linie 13 in Form eines „Ruftaxis“ erschlossen. Dabei verkehrt das Taxi nur, wenn sich auch Fahrgäste zur Fahrt angemeldet haben. Der Betrieb beschränkt sich dabei auf sechs mögliche Fahrten an Werktagen ausser Samstag. Der Betrieb der Linie 13 nach Staad wurde mit der Umsetzung des aktuellen Buskonzepts Grenchen um die Bedienung des Eichholz erweitert, da Randgebiete des Eichholz von den übrigen Linien schlechter als zuvor erschlossen werden.

Leider erreicht die Linie Grenchen – Eichholz – Staad in der Offerte 2008 nur noch eine Kostendeckung von knapp 7 %. Damit ist die Mindestvorgabe der Grundangebotsverordnung von in der Regel 20 % Kostendeckung bei weitem nicht mehr erreicht. Auch der Bund, der die Linie 13 bisher im Rahmen des Regionalverkehrs mitfinanziert hat, hat angekündigt, dass die Kennziffern dieser Linie eine weitere Mitfinanzierung nicht mehr erlauben.

Im vorliegenden Mehrjahresprogramm ist daher eine finanzielle Beteiligung des Kantons Solothurn an der Linie 13 des BGU nicht mehr enthalten. Die jährliche Ersparnis beträgt ca. Fr. 12'500.--.

4.5.2 Rufbus Bucheggberg

Das Linienangebot der Linien 882/883 Bätterkinden – Messen und 885/886 Messen/Schnottwil – Lohn-Lüterkofen wird ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und am Wochenende durch einen Rufbusbetrieb ergänzt. Mit der Integration des Schülerverkehrs in den öffentlichen Verkehr wurde das Angebot in denjenigen Zeitfenstern, in denen Schüler und Pendler unterwegs sind, gemäss den Erfordernissen der Schulen ausgebaut. Dieses Angebot an den Werktagen wird in der Regel gut genutzt.

Das Rufbusangebot in den Schwachlastzeiten wird hingegen nur schlecht genutzt. Die Offerte 2008 weist nur eine Kostendeckung von 10 % für dieses Angebot auf. Damit ist die Vorgabe der Grundangebotsverordnung nicht mehr erfüllt.

Im vorliegenden Mehrjahresprogramm ist daher eine wesentliche Reduzierung auf diejenigen Fahrten des Rufbusses vorgesehen, die einem Nachfragebedürfnis entsprechen. Die übrigen, bisher nur schlecht genutzten Rufbusfahrten werden aufgehoben. Mit den verbleibenden Fahrten wird die Erreichbarkeit der Gemeinden im Bucheggberg auch am Wochenende nach wie vor sichergestellt, zugleich wird das Angebot aber auf die tatsächlich auch nachgefragten Fahrten konzentriert.

Mit dieser Massnahme ergibt sich ein Sparpotenzial von ca. Fr. 85'000.--.

5. Schülerverkehr

Bis Ende 2006 wurden die Schülertransporte vom Amt für Volksschule und Kindergarten (AVK) bewilligt und subventioniert. Bei Gesuchen für Schulbusse, Taxifahrten, privaten Fahrten von Eltern usw. hat das AVK zwar jeweils geprüft, ob diese in den öffentlichen Verkehr integriert

werden können. Eine gesamthafte Planung von Schülertransporten und Angebotskonzepten des öffentlichen Verkehrs hat jedoch nicht stattgefunden.

Deshalb ist seit Anfang 2007 die Abteilung öffentlicher Verkehr des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) für die Bewilligung und Subventionierung der Schülertransporte zuständig. Damit wird eine systematische Abstimmung der Transportbedürfnisse der Schulen mit künftigen Angebotskonzepten im öffentlichen Verkehr möglich, wodurch sich voraussichtlich weitere Teile des Schülerverkehrs in den öffentlichen Verkehr integrieren lassen. Dies ermöglicht eine Nutzung der Synergien zwischen Schülerverkehr und öffentlichem Verkehr und kann gerade auf ländlichen Linien mit schwachen Passagierfrequenzen im Pendler- und Freizeitverkehr die Position und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wesentlich stärken.

2005 haben die Schulen und Gemeinden beim AVK 1,9 Mio. Franken subventionsberechtigte Transport- und Verpflegungskosten geltend gemacht. Daran subventionierte der Kanton Solothurn 1,2 Mio. Franken. Für 2006 wurden noch nicht alle Gesuche eingereicht, es zeigt sich jedoch, dass die subventionsberechtigten Kosten um 2,0 Mio. Franken liegen werden.

Mit Inkrafttreten des revidierten ÖVG wird sich die Abgeltungspraxis ändern, indem die gesamten subventionsberechtigten Kosten durch den Kanton abgegolten werden und die Gemeinden sich gemäss neuem Kostenteiler im ÖVG mit 45 % daran zu beteiligen haben.

Eine unbekannte Grösse für die der abzugeltenden Kosten der Schülertransporte ist die zukünftige Entwicklung der Zusammenlegung von Klassen und Schulen verschiedener Gemeinden, insbesondere bei der Schaffung neuer Kreisschulen.

Es ist davon auszugehen, dass Zusammenlegungen von Schulen den Bedarf an subventionsberechtigten Schülertransporten erhöhen werden, sei dies im oder ausserhalb des öffentlichen Verkehrs. Diese steigenden Kosten werden jedoch durch die bei den Zusammenlegungen erzielten Einsparungen im Bereich der Schulkosten kompensiert. Dadurch entstehen aus den zusätzlichen Kosten für die Schülertransporte für den Kanton als Ganzes keine Mehrausgaben.

Für das Jahr 2008 ist von einer Abgeltung der Schülertransportkosten von 2.1 Mio. Franken und für 2009 von 2.2 Mio. Franken auszugehen.

		2008	2009
Schülertransporte	Tsd. Fr.	2'100	2'200
Anteil Kanton Solothurn	Tsd. Fr.	1'155	1'210
Anteil Gemeinden	Tsd. Fr.	945	990

6. Tarifverbunde

6.1 Libero-Tarifverbund

Auf den Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2006 wurden im Tarifverbund Libero Zonenanpassungen vorgenommen. Die Zonen 71, 72 und 73 rund um die Kernzone 70 in Solothurn wurden zu einer Ringzone 71 analog der Ringzone 11 in Bern zusammengeschlossen. Gleichzeitig wurden die Abo-Preise, die Einzelbillettpreise und die Mehrfahrtenkartenpreise im Raum Solothurn leicht erhöht. Die Tarifmassnahmen wurden von den öV-Kunden akzeptiert.

6.2 Tarifverbund A-Welle

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 soll der Tarifverbund Aargau-Solothurn (A-Welle) zu einem Integralen Tarifverbund weiterentwickelt werden, bei dem auch für Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten analog zum heutigen Tarif für Abonnemente ein Zonentarif gilt.

Mit der Einführung des Integralen Tarifverbunds A-Welle sollen auch die Zone Olten vergrössert werden (neu mit Wangen bei Olten, Dulliken und Aarburg) und die bei Einführung der A-Welle neu hinzugekommene Zone 23 (Schönenwerd, Erlinsbach) wieder entfallen. Mit diesen Zonenkorrekturen wird insbesondere einem Wunsch aus dem Niederamt entsprochen. Zugleich ist eine Angleichung der Abonnementtarife im Binnenverkehr der Solothurner Zonen der A-Welle an die höheren Tarife im übrigen Tarifgebiet vorgesehen.

Die Finanzierung der Beschaffung der für den Integralen Tarifverbund notwendigen neuen Billettautomaten ist in den Abgeltungen für das Grundangebot enthalten.

6.3 Beiträge an Tarifverbände

Aufgrund der Mehrverkäufe von Verbundabonnements in den Tarifverbänden Nordwestschweiz und A-Welle für das Jahr 2006 dürften sich die Beiträge an die Tarifverbände voraussichtlich für die Jahre 2007 und 2008 auf rund 5.7 Mio. Franken belaufen.

7. Zusammenfassung

	2007	2008	2009
Bisheriges Grundangebot (4.1)	24'414	34'009	34'705
Aufnahme bisheriger Versuchsbetr. ins Grundangebot (4.2)	248	252	252
- Ortsbus Bettlach (BGU Linie 10N)	127	131	131
- Taktverdichtung (Meierhof –) Olten Bahnhof – Kleinholz in den Spitzenzeiten (BOGG-Linie 3)	47	47	47
- Kleinlützel – Huggerwald (Linie 112)	74	74	74
Erweiterungen Grundangebot (4.3)		731	865
- Industrielinie Gäu		251	380
- Opt.Buskonz. Solothurn, Linienstruktur 5/7		300	304
- Opt.Buskonz. Solothurn, Leberberg		40	40
- Verbesserte Bedienung des Oberstufenzentrums Subingen		140	141
Neue Versuchsbetriebe 2008 – 2009 (4.4)	251	433	428
- Weiterführung Versuchsbetrieb Amthausplatz – Sonnenpark	251	239	232
- Grenchen –Selzach - Lommiswil		44	44
- Ortsbus Däniken		150	152
Anpassung bzw. Entfall schlecht genutzter Angebote (4.5)		-97	-97
- Grenchen – Eichholz - Staad		-12	-12
- Rufbus Bucheggberg		-85	-85
Summe Grundangebot + Versuchsbetriebe	24'913	35'328	36'153
Weitere Abgeltungen (5/6)	7'000	7'700	7'900
- Schülerverkehr	1'400	2'100	2'200
- Beiträge an Tarifverbunde	5'600	5'600	5'700
Summe ÖV-Beiträge	31'913	43'028	44'053

Die ÖV-Beiträge verteilen sich auf Kanton und Gemeinden wie folgt:

	2007	2008	2009
Gemeindebeiträge ohne anteilige Investitionsbeiträge			
ÖV-Beiträge Kanton	31'913	43'028	44'053
Vorabzug gebundene Kosten NFA	0	8'100	8'100
Zu verteilende Beträge	31'913	34'928	35'953
A gemäss geltendem ÖVG			
Anteil Kanton inkl. Vorabzug NFA	16'276	25'913	26'436
Anteil Gemeinden	15'637	17'115	17'617
B gemäss revidiertem ÖVG			
Anteil Kanton inkl. Vorabzug NFA	18'190	28'009	28'593
Anteil Gemeinden	13'723	15'019	15'460

Die folgende Grafik zeigt die Zusammensetzung der öV-Beiträge des Kantons Solothurn:

