

***Investitionsprogramm im Bereich des  
öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2008 - 2011  
Bewilligung eines Verpflichtungskredites***

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates  
an den Kantonsrat von Solothurn  
vom 10. Juni 2008, RRB Nr. 2008/1042

**Zuständiges Departement**

Bau- und Justizdepartement

**Vorberatende Kommissionen**

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission  
Finanzkommission

## Inhaltsverzeichnis

|                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------|----|
| Kurzfassung .....                                            | 3  |
| 1. Ausgangslage .....                                        | 5  |
| 2. Beanspruchung des Verpflichtungskredits 2006 – 2007 ..... | 5  |
| 3. Investitionsprogramm 2008 – 2011 .....                    | 6  |
| 4. Verpflichtungskredit.....                                 | 9  |
| 5. Folgekosten.....                                          | 9  |
| 6. Rechtliches .....                                         | 10 |
| 7. Antrag .....                                              | 10 |
| 8. Beschlussesentwurf .....                                  | 12 |

## Anhang

Kurzbeschreibung der Investitionsprojekte der Transportunternehmen für die Jahre 2008 – 2011

## Kurzfassung

Mit dem nachgesuchten Verpflichtungskredit von brutto 23.1 Mio. Franken sollen in den Jahren 2008 – 2011 zusammen mit dem Bund und den betroffenen Nachbarkantonen Investitionsprojekte der im Kanton Solothurn tätigen Transportunternehmen mit bedingt rückzahlbaren Investitionsbeiträgen mitfinanziert werden. Zusammen mit dem Globalbudget und dem Angebots- und Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Fahrplanjahre 2008 – 2009 (SGB 080/2007) werden damit die Weichen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn gestellt.

Im Unterschied zu den bisherigen, rein objektbezogenen Investitionsvereinbarungen kommt beim Bund gemäss dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) eine jährliche Programmfinanzierung über das gesamte Investitionsvolumen (Unterhalt, Ersatz- und Neuinvestitionen), gestützt auf die Offerten und die Mittelfristplanungen der Transportunternehmen, zur Anwendung. Diese Finanzierungsart bringt den Transportunternehmen den Vorteil, die Priorität und die Realisierung der einzelnen Investitionsprojekte selber bestimmen und steuern zu können. Aus finanzpolitischen und buchhalterischen Gründen halten jedoch die meisten Kantone – so auch der Kanton Solothurn – an der Projektfinanzierung fest. Die Federführung bei der Bereinigung der Infrastrukturofferten und der Mittelfristplanungen mit den Transportunternehmen liegt beim Bund.

Die erstmals mit dem Verpflichtungskredit 2001 – 2005 eingeführte neue Finanzierung für mehrere Investitionsobjekte – anstelle von Einzelvorlagen an den Kantonsrat – hat sich bewährt, bedarf aber im Hinblick auf die neue Finanzierungspraxis des Bundes einer Anpassung. Neu soll der Kantonsrat im Rahmen eines Programms den Gesamtkredit für die geplanten Infrastrukturfinanzierungen der Transportunternehmen bewilligen und die einzelnen Investitionsprojekte zur Kenntnis nehmen. Dem Regierungsrat kommt die Aufgabe zu, die Finanzierung der Einzelprojekte zu bewilligen und allfällige weitere Projekte, die aufgrund des Planungsstandes im Investitionsprogramm 2008 – 2011 nicht berücksichtigt werden konnten, zu genehmigen. Dabei darf der vom Kantonsrat gesprochene Gesamtkredit nicht überschritten werden.

Mit dieser neuen Kompetenzregelung zwischen Parlament und Regierung kann der Kanton auf Programmänderungen der Transportunternehmen, infolge veränderten Rahmenbedingungen, einfacher reagieren und seinen Einfluss stärken. Die Verfahrensabläufe in der Verwaltung und im Parlament können damit vereinfacht werden. Indem der Kantonsrat den Gesamtkredit für die Infrastrukturfinanzierung der Transportunternehmen bewilligt, behält er weiterhin sämtliche Finanzkompetenzen. Zudem können die Transportunternehmungen aufgrund der grösseren Flexibilität die Umsetzung der Investitionsvorhaben besser aufeinander abstimmen und dadurch günstiger umsetzen als bei starren Vorgaben.

Ebenfalls neu in dieser Vorlage ist, dass sich der Kanton aufgrund des revidierten Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992, Stand 1. Januar 2007 (ÖVG; BGS 732.1), auch an der Infrastrukturfinanzierung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB beteiligen kann.

Am Verpflichtungskredit von brutto 23.1 Mio. Franken haben sich gemäss ÖVG die Gemeinden mit 10.4 Mio. Franken und der Kanton mit 12.7 Mio. Franken zu beteiligen. Die beantragten Mittel sind im Voranschlag 2008 und im Integrierten Aufgaben und Finanzplan 2009 – 2012 (RRB Nr. 565 vom 25. März 2008) enthalten.

Infolge Überarbeitung der Infrastrukturofferten 2008 und der Mittelfristplanungen 2008 – 2011 durch die Transportunternehmen konnten die zu finanzierenden Investitionsprojekte zwischen dem Bund und den betroffenen Kantonen erst Ende April 2008 bestimmt werden, so dass ein früheres Unterbreiten der Vorlage mit gesicherten Zahlen nicht möglich war.

Sehr geehrter Herr Präsident  
 Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über das Investitionsprogramm im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2008 – 2011 und die Bewilligung eines Verpflichtungskredit-

## **1. Ausgangslage**

Der vom Kantonsrat am 29. August 2006 genehmigte Verpflichtungskredit für Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs von 3.9 Mio. Franken ist Ende 2007 ausgeschöpft. Entsprechend dem Rahmenkredit des Bundes ist für die geplante Infrastrukturfinanzierung 2008 – 2011 der im Kanton Solothurn tätigen Transportunternehmen ein neuer Verpflichtungskredit zu bewilligen.

Im Unterschied zu den bisherigen, rein objektbezogenen Investitionsvereinbarungen kommt beim Bund neu, gestützt auf Art. 49 Abs. 4 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, 742.101) eine jährliche Programmfinanzierung über das gesamte Investitionsvolumen (Unterhalt, Ersatz- und Neuinvestitionen), aufgrund der Mittelfristplanungen der Transportunternehmen, zur Anwendung. Dies ist für den Bund ein erster Schritt hin zur Globalsteuerung. Diese Finanzierung bringt den Transportunternehmen den Vorteil, die Priorität und die Realisierung der einzelnen Investitionsprojekte selbst bestimmen, an veränderte Rahmenbedingungen anpassen und steuern zu können. Die Transportunternehmen erstatten dem Bund jährlich Bericht über die Verwendung der erhaltenen Mittel. Aus finanzpolitischen und buchhalterischen Gründen halten jedoch die meisten Kantone – so auch der Kanton Solothurn – an der Projektfinanzierung fest. Die Federführung bei der Behandlung der Infrastrukturofferten und der Mittelfristplanungen mit den Transportunternehmen liegt beim Bund.

Die erstmals mit dem Verpflichtungskredit 2001 – 2005 eingeführte neue Finanzierung für mehrere Investitionsobjekte – anstelle von Einzelvorlagen an den Kantonsrat – hat sich bewährt, bedarf aber im Hinblick auf die neue Finanzierungspraxis des Bundes einer Anpassung. Neu soll der Kantonsrat im Rahmen eines Programms den Gesamtkredit für die geplanten Infrastrukturfinanzierungen der Transportunternehmen bewilligen und die einzelnen Investitionsprojekte zur Kenntnis nehmen. Dem Regierungsrat kommt die Aufgabe zu, die Finanzierung der Einzelprojekte zu bewilligen und allfällige weitere Projekte, die aufgrund des Planungsstandes im Investitionsprogramm 2008 – 2011 nicht berücksichtigt werden konnten, zu genehmigen. Dabei darf der vom Kantonsrat gesprochene Gesamtkredit nicht überschritten werden.

## **2. Beanspruchung des Verpflichtungskredits 2006 – 2007**

Mit dem Verpflichtungskredit 2006 von 3.9 Mio. Franken wurden folgende Investitionsvorhaben der Bahnunternehmungen finanziert:

| Transportunternehmen                                   | Gesamtkosten<br>Fr. | Anteil Kanton SO<br>Fr. |
|--------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------|
| <b>Aare Seeland mobil</b>                              |                     |                         |
| Ersatz der Rötibrücke in Solothurn (Bahnanteil)        | 1'435'000           | 425'000                 |
| <b>Baselland Transport</b>                             |                     |                         |
| Depoterweiterung Hüslimatt in Oberwil                  | 29'342'000          | 2'172'000               |
| Sicherung Bahnübergang Schulgasse in Bättwil           | 186'000             | 140'000                 |
| Schrankenanlage Witterswilerstrasse in Bättwil         | 219'000             | 55'000                  |
| <b>Oensingen-Balsthal-Bahn</b>                         |                     |                         |
| Einbau Zugsicherung auf der Strecke Oensingen-Balsthal | 115'000             | 72'000                  |
| <b>Regionalverkehr Mittelland</b>                      |                     |                         |
| Ausbau Bahnhof Aeffligen                               | 4'300'000           | 996'000                 |
| <b>Total</b>                                           | <b>35'597'000</b>   | <b>3'860'000</b>        |
| Verpflichtungskredit 2006 (SGB 063/2006)               |                     | 3'942'000               |
| <b>Unterschreitung Verpflichtungskredit</b>            |                     | <b>82'000</b>           |

Die Unterschreitung des Verpflichtungskredites ist damit zu begründen, dass die Sicherung der BLT-Bahnübergänge in Bättwil und die Zugsicherung auf der Strecke Oensingen – Balsthal unter den veranschlagten Kosten abgerechnet werden konnten.

### 3. Investitionsprogramm 2008 – 2011

Der Bund und die Kantone verfolgen mit der Gewährung von bedingt rückzahlbaren 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.

Gemäss den Mittelfristplanungen 2008 – 2011 der Transportunternehmen beabsichtigen der Bund und die betroffenen Kantone mit Investitionsbeiträgen folgende Bauvorhaben zu finanzieren:

| Transportunternehmen                                           | Gesamtkosten<br>Fr. | Anteil Kanton SO<br>Fr. |
|----------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------|
| <b>Aare Seeland mobil</b>                                      |                     |                         |
| Umgestaltung Bahnhofplatz Solothurn (Bahnanteil gemäss EBG)    | 1'710'000           | 450'000                 |
| Ausbau Bahnhof Attiswil inkl. Kreuzungsstelle                  | 5'800'000           | 1'540'000               |
| Umbau Bahnhof Niederbipp                                       | 5'000'000           | 1'320'000               |
| Verlängerung der Bahnlinie Solothurn-Niederbipp nach Oensingen | 20'800'000          | 5'500'000               |
| <b>Total</b>                                                   | <b>33'310'000</b>   | <b>8'810'000</b>        |

| Transportunternehmungen                                        | Gesamtkosten<br>Fr. | Anteil Kanton SO<br>Fr. |
|----------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------|
| <b>Baselland Transport</b>                                     |                     |                         |
| Ausbau Doppelspur Stollenrain–Dornach (Bahnanteil)             | 7'300'000           | 340'000                 |
| Ausbau Doppelspur Ettingen–Flüh                                | 10'900'000          | 1'080'000               |
| Anpassung Energieversorgung Linien 10 und 10/17                | 6'500'000           | 650'000                 |
| Total                                                          | 24'700'000          | <b>2'070'000</b>        |
| <b>BLS AG</b>                                                  |                     |                         |
| <i>Linie Solothurn–Burgdorf</i>                                |                     |                         |
| Stationsumbau und neues Stellwerk Utzenstorf                   | 18'000'000          | 3'730'000               |
| Zugsicherung: Ortsfeste Ausrüstung ZUB                         | 3'300'000           | 680'000                 |
| Verlegung Haltestelle Buchmatt                                 | 1'500'000           | 310'000                 |
| <i>Linie Solothurn–Moutier</i>                                 |                     |                         |
| Zugsicherung: Ortsfeste Ausrüstung ZUB                         | 2'400'000           | 990'000                 |
| Total                                                          | 25'200'000          | <b>5'710'000</b>        |
| <b>Oensingen–Balsthal–Bahn</b>                                 |                     |                         |
| Sanierung von Bahnübergängen                                   | 700'000             | <b>500'000</b>          |
| <b>Regionalverkehr Bern–Solothurn</b>                          |                     |                         |
| Stationsausbauten Biberist, Fraubrunnen und Grafenried         | 16'200'000          | 1'460'000               |
| Totalumbau und Sanierung von Kunstbauten Linie Solothurn–Bern  | 21'500'000          | 1'940'000               |
| Neues Funk- und Kommunikationssystem                           | 2'200'000           | 200'000                 |
| Total                                                          | 39'900'000          | <b>3'600'000</b>        |
| <b>SBB AG</b>                                                  |                     |                         |
| Bahnhof Dornach–Arlesheim: Erhöhung der Perronanlagen auf P 55 | 2'900'000           | 1'350'000               |
| Umbau Station Trimbach                                         | 450'000             | 400'000                 |
| Planungskosten neue Haltestellen                               | 600'000             | 480'000                 |
| Planungsauftrag Regionalverkehr Nordwestschweiz                | 5'700'000           | 180'000                 |
| Total                                                          | 9'650'000           | <b>2'410'000</b>        |
| <b>Gesamtkosten</b>                                            | <b>133'460'000</b>  |                         |
| – davon Bund                                                   | 57'860'000          |                         |
| – davon betroffene Nachbarkantone und SBB                      | 52'500'000          |                         |
| – davon Kanton Solothurn                                       | 23'100'000          |                         |
| <b>Investitionen Kanton Solothurn</b>                          |                     | <b>23'100'000</b>       |
| – davon Kanton netto                                           |                     | 12'700'000              |
| – davon Gemeinden netto                                        |                     | 10'400'000              |

Bei den Investitionsprojekten der Bahnen – ausser dem der OeBB – tragen der Bund und 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 34 Prozent. In der vorliegenden Zusammenstellung „Anteil Kanton Solothurn“ ist der Bundesbeitrag bereits berücksichtigt. Der vom

Kanton Solothurn zu übernehmende Anteil fliesst zu 45 Prozent in den Topf zur Kostenverteilung auf die Gemeinden.

Die einzelnen Investitionsprojekte der Transportunternehmen sind im Anhang zu dieser Vorlage beschrieben.

#### 4. Verpflichtungskredit

Für die geplante Finanzierung der Investitionsprojekte gemäss Ziffer 3 der vorliegenden Botschaft ist ein Verpflichtungskredit von brutto 23.1 Mio. Franken zu bewilligen. Gemäss ÖVG, Stand 1. Januar 2007, haben sich die Gemeinden mit 10.4 Mio. Franken und der Kanton mit 12.7 Mio. Franken zu beteiligen. Die beantragten Mittel sind im Voranschlag 2008 und im Integrierten Aufgaben und Finanzplan 2009 – 2012 (RRB Nr. 565 vom 25. März 2008) enthalten. Im Rahmenkredit des Bundes für die Jahre 2007 – 2011 sind die entsprechenden Mittel für den Bundesanteil der geplanten Infrastrukturfinanzierungen der Transportunternehmen ebenfalls eingestellt.

Die erstmals mit dem Verpflichtungskredit 2001 – 2005 eingeführte neue Finanzierung für mehrere Investitionsobjekte im Rahmen eines Programms – anstelle von Einzelvorlagen an den Kantonsrat – hat sich bewährt, bedarf aber im Hinblick auf die neue Finanzierungspraxis des Bundes einer Anpassung. Der Kantonsrat bewilligt neu den Gesamtkredit für die geplanten Infrastrukturfinanzierungen der Transportunternehmen und nimmt die einzelnen Investitionsprojekte zur Kenntnis. Der Regierungsrat genehmigt und bewilligt neu die Finanzierung der Einzelprojekte und allfällige neue Projekte, die z.B. aufgrund des Planungsstandes bzw. veränderter Rahmenbedingungen im Investitionsprogramm 2008 – 2011 nicht aufgeführt werden konnten. Dabei darf der vom Kantonsrat gesprochene Gesamtkredit nicht überschritten werden. Mit dieser neuen Kompetenzregelung zwischen Parlament und Regierung kann der Kanton auf Programmänderungen der Transportunternehmen einfacher reagieren und seinen Einfluss stärken. Indem der Kantonsrat den Gesamtkredit für die geplante Infrastrukturfinanzierung der Transportunternehmen bewilligt, behält er weiterhin sämtliche Finanzkompetenzen. Zudem können die Transportunternehmungen aufgrund der grösseren Flexibilität die Umsetzung der Investitionsvorhaben besser aufeinander abstimmen und dadurch günstiger umsetzen als bei starren Vorgaben.

Aufgrund der Erfahrungen aus den vergangenen Jahren ist davon auszugehen, dass die Beanspruchung des nachgesuchten Verpflichtungskredites aufgrund der Planungsentwicklung und des Baufortschrittes der einzelnen Investitionsprojekte sich über das Jahr 2011 hinausziehen dürfte.

#### 5. Folgekosten

Die Investitionstätigkeiten führen zu einer Erhöhung des Abschreibungsbedarfs bei den Transportunternehmen. 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 Abschreibungserhöhung ist aber kaum möglich. Insbesondere bei Zugsicherungsinvestitionen und Ersatzinvestitionen (Gleise, Fahrleitungen, Stellwerke usw.) kann die zusätzliche 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 auf-

grund von Investitionsfolgekosten ist aber im Rahmen des Programms nicht möglich und wird Gegenstand der jeweiligen Globalbudgets und der zugehörigen Mehrjahresprogramme für den Angebots- und Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der jährlich abzuschliessenden Leistungsvereinbarungen sein.

## **6. Rechtliches**

Nach § 7 Absatz 1 in Verbindung mit § 11 litera d) ÖVG ist der Kantonsrat für die abschliessende Bewilligung des Verpflichtungskredites zuständig. Der Kreditbeschluss unterliegt somit nicht dem Referendum (§ 11 Absatz 2 ÖVG; die einzelnen Investitionen erreichen die Grenze von 10 Mio. Franken nicht), aber dafür § 2 des Gesetzes über die Erschwerung von Ausgabenbeschlüssen vom 4. Dezember 1994 (BGS 121.24), d.h. die Mehrheit der Mitglieder des Kantonsrates muss dem Kredit zustimmen.

Nach § 12 Absatz 1 des ÖVG wird der Regierungsrat mit dem Vollzug beauftragt. Für jedes Investitionsprojekt wird eine Vereinbarung mit der entsprechenden Transportunternehmung abgeschlossen.

Bedingt rückzahlbare Beiträge (bzw. bedingt rückzahlbare Darlehen gemäss Artikel 32 der Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995<sup>1)</sup>) müssen von den konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) im Gegensatz zu nicht rückzahlbaren Beiträgen als Fremdkapital in der Bilanz geführt werden.

Der Kanton Solothurn hat die Möglichkeit, um die Eigenkapitalbasis der KTU und damit ihre Bonität auf dem Kapitalmarkt zu verbessern, die bedingt rückzahlbaren Beiträge zu einem späteren Zeitpunkt in Aktien umzuwandeln (§ 4 ÖVG).

## **7. Antrag**

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

Im Namen des Regierungsrates

Esther Gassler  
Frau Landammann

Dr. Konrad Schwaller  
Staatsschreiber

<sup>1)</sup> SR 742.101.1.



## 8. Beschlusse Entwurf

### Investitionsprogramm im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2008 - 2011: Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 56 Absatz 1 litera a) des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltung (WoV-G) vom 3. September 2003<sup>1)</sup> in Verbindung § 7 Absatz 1, § 11 Absatz 1 litera d) und Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 27. September 1992<sup>2)</sup> nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 10. Juni 2008 (RRB Nr. 2008/1042), beschliesst:

1. Vom Bericht über das Investitionsprogramm im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2008 - 2011 wird Kenntnis genommen.
2. Für die gemäss Ziffer 3 der Botschaft geplanten Investitionsprojekte und Planungskosten der Transportunternehmen wird für die bedingt rückzahlbaren Investitionsbeiträge ein Verpflichtungskredit von brutto 23.1 Mio. Franken bewilligt. Gemäss ÖVG gehen davon zu Lasten der Gemeinden 10.4 Mio. und zu Lasten des Kantons 12.7 Mio. Franken. Entsprechend dem Baufortschritt der einzelnen Investitionsprojekte werden die fälligen Teilzahlungen im jeweiligen Voranschlag eingestellt und den Transportunternehmen ausbezahlt.
3. Der Regierungsrat ist berechtigt, einzelne Investitionsbeiträge zu Lasten der anderen Investitionsbeiträge zu erhöhen, wobei der einzelne Objektkredit den Betrag von 10.0 Mio. Franken und der Verpflichtungskredit den Betrag von 23.1 Mio. Franken nicht überschreiten darf.
4. Der Regierungsrat ist weiter berechtigt, aufgrund von Programmänderungen bei den Transportunternehmen, einzelne Investitionsprojekte gemäss Ziffer 3 der Botschaft gegen andere Investitionsprojekte auszutauschen, wobei der Verpflichtungskredit von 23.1 Mio. Franken einzuhalten ist.
5. Investitionsbeiträge an einzelne Projekte werden nur unter der Voraussetzung ausgerichtet, dass sich auch der Bund und die betroffenen Nachbarkantone an der Finanzierung nach Artikel 56 des Eisenbahngesetzes beteiligen.

<sup>1)</sup> BGS 111.1.  
<sup>2)</sup> BGS 732.1.

6. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug und der Umsetzung des Verpflichtungskredites 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)

Finanzdepartement

Amt für Finanzen

Kantonale Finanzkontrolle

Parlamentscontroller

Parlamentsdienste

Bundesamt für Verkehr, Postfach, 3003 Bern

Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, Sektion öffentlicher Verkehr, Entfelderstrasse 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 BLS AG, Genfergasse 11, 3001 Bern

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

SBB AG Personenverkehr, Leitung Region NWCH, St.-Jakobs-Strasse 17, 4052 Basel