

Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ (Erfolgsrechnung); Produktegruppenziele und Verpflichtungskredit für die Jahre 2014 und 2015

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 23. April 2013, RRB Nr. 2013/717

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Einleitende Bemerkungen.....	5
2. Bezug zu den Planungsgrundlagen des Regierungsrates.....	6
3. Leistungserbringer	6
4. Leistungsauftrag und Saldovorgabe	6
4.1 Angebots- und Leistungsauftrag	6
4.1.1 Angebot im öffentlichen Verkehr	6
4.1.1.1 Grundangebot und Folgekosten der Investitionen	7
4.1.1.2 Neue Angebote.....	9
4.1.1.3 Aufnahme der Nachtnetze ins Grundangebot	12
4.1.2 Tarifverbünde.....	14
4.1.2.1 TNW	14
4.1.2.2 Integration des AboZigZag in den Libero-Tarifverbund.....	14
4.1.3 Finanzbedarf in den Jahren 2014 und 2015	14
4.1.4 Schülertransporte.....	16
4.1.5 Verhältnis der Massnahmen zum Globalbudget	16
4.2 Produktegruppe 1: Öffentlicher Verkehr.....	17
4.2.1 Saldovorgabe (Verpflichtungskredit)	17
4.3 Personal	18
4.4 Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur vergangenen Globalbudgetperiode	18
4.4.1 Veränderungen im Leistungsauftrag	18
4.4.2 Vergangene Globalbudgetperiode	19
4.4.3 Neue Globalbudgetperiode	19
5. Finanzströme und Investitionen ausserhalb des Globalbudgets.....	20
6. Rechtliches	20
7. Antrag.....	20
8. Beschlussesentwurf	21

Kurzfassung

Das vorliegende Globalbudget mit Angebots- und Leistungsauftrag für die Jahre 2014 und 2015 umfasst den Bereich „Öffentlicher Verkehr“ des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT).

Das Globalbudget umfasst die Abgeltungen des Kantons an die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, an die Tarifverbünde und an die Schülertransportkosten der Schulträger in den Jahren 2014 und 2015.

Neben Anpassungen im Grundangebot der Vorlage (Ziffer 4.1.1.1) sind für die Fahrplanperiode 2014 und 2015 verschiedene Angebotsausbauten in praktisch allen Regionen des Kantons Solothurn geplant (Ziffer 4.1.1.2). Die Kosten für die neuen Angebote belaufen sich dabei für die Jahre 2014 und 2015 zusammen auf rund 2.8 Mio. Franken (2014: 1.0 Mio. Franken; 2015 zusätzlich: 0.8 Mio. Franken). Die neuen und optimierten Angebote haben dabei zum Ziel, den öffentlichen Verkehr weiter zu verbessern.

Im Hinblick auf die finanziellen Vorgaben der Regierung sind im Globalbudget öffentlicher Verkehr 2014 und 2015 keine Mittel für die Übernahme der Nachtangebote ins Grundangebot enthalten.

Der Angebots- und Leistungsauftrag 2014 und 2015 im Bereich des öffentlichen Verkehrs wird dazu beitragen, dass das Ziel einer Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erreicht werden kann.

a) Globalbudget: "Öffentlicher Verkehr" (Erfolgsrechnung)

1. Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr
 - 1.1. Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs
 - 1.2. Umsetzung der Schülertransportverordnung
 - 1.3. Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel

b) Verpflichtungskredit 2014 - 2015

Fr. 79'128'326.00

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf zum Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ (Erfolgsrechnung); Produktegruppenziele und Verpflichtungskredit für die Jahre 2014 und 2015.

1. Einleitende Bemerkungen

Das vorliegende Globalbudget umfasst den Bereich „Öffentlicher Verkehr“ des Amts für Verkehr und Tiefbau (AVT).

Gegenstand der Vorlage ist die Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Abgeltungen des Kantons an die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs, an die Tarifverbunde und an die Schülertransportkosten der Schulträger. Der Leistungsauftrag (Ziffer 4) zeigt auf, mit welchen Massnahmen und Leistungen die Produktegruppenziele „Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs“, „Umsetzung der Schülertransportverordnung“ und „Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel“ erreicht werden sollen. Neue und optimierte Angebote haben dabei zum Ziel, den öffentlichen Verkehr weiter zu verbessern.

Das vorliegende Globalbudget bezieht sich auf die Fahrplanperiode 2014 - 2015. Grössere Änderungen im öffentlichen Verkehr erfolgen in der Regel mit dem Fahrplanwechsel alle zwei Jahre. Ab der Fahrplanperiode 2014 - 2015 erstreckt sich auch das Bestellverfahren im öffentlichen Verkehr auf einen zweijährigen Zeitraum. Darauf abgestimmt umfasst das Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ ebenfalls den Zeitraum von zwei Jahren.

Die vom Bundesrat beschlossene Trassenpreiserhöhung sollte durch Tarifierhöhungen dazu führen, dass die Nutzer sich stärker als bisher an den Kosten des öffentlichen Verkehrs beteiligen. Die Tarife konnten - unter anderem auch durch das Einschreiten des Preisüberwachers - nicht in einem Ausmass angehoben werden, das zur Deckung der höheren Trassenpreise ausgereicht hätte. Dies hat bereits für das Jahr 2013 zu erheblichen Mehrkosten für die Besteller geführt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat daraufhin für den Zeitraum bis 2015 für die SBB und die BLS die Strompreise um 10 % gesenkt. Dies ist im Globalbudget 2014 und 2015 berücksichtigt. Zu beachten ist allerdings, dass ab 2016 im Folgebudget wieder die vollen Strompreise anfallen werden.

Die Abgeltung der Schülertransportkosten auf der Basis der mit den Schulträgern vereinbarten Schülertransportkonzepte hat sich bewährt und wird fortgeführt.

Der parlamentarische Auftrag A 195/2011 (Susanne Koch Hauser, CVP, Erschwil): "Änderung der Verordnung über das Grundangebot im regionalen Personenverkehr" fordert die Änderung der Grundangebotsverordnung mit dem Ziel, die Nachtangebote ins Grundangebot aufzunehmen. Die Grundlagen hierfür sind erarbeitet. Im Leistungsauftrag und im Globalbudget sind im Hinblick auf die finanziellen Vorgaben des Regierungsrats im Grundpaket keine Mittel für die Aufnahme der Nachtangebote ins Grundangebot enthalten.

2. Bezug zu den Planungsgrundlagen des Regierungsrates

Legislaturplan 2009 - 2013		Enthalten in Produktgruppe
Nr.	Handlungsziel	1
C.1.5.1	Wirtschaftliches Wachstum fördern	X
C.1.6.1	Anteil öffentlichen Verkehr am Gesamtverkehr erhöhen	X
C.2.1.2	Agglomerationen entwickeln	X
C.3.1.3	Behindertengleichstellungsgesetz umsetzen	X

Integrierter Aufgaben- und Finanzplan 2013 - 2016		Enthalten in Produktgruppe
Nr.	Massnahme	1
1180	Agglomerationsprogramme Solothurn und AareLand	X

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr, ist eine wesentliche Grundlage für ein funktionsfähiges, möglichst wenig überlastetes Gesamtverkehrssystem.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs gerade in den Agglomerationen dient in besonderem Masse der Entwicklung der Agglomerationen, da deren Verkehr nur mit einem möglichst grossen Anteil des öffentlichen Verkehrs abgewickelt werden kann. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt. Die neue Bahnhaltestelle Solothurn Allmend (früherer Arbeitstitel „Solothurn Brühl“) und die Verschiebung der Bahnhaltestelle Bellach an den Standort Grederhof mit besserer Erschliessung des Siedlungsgebiets sind Beispiele für dieses Zusammenspiel der Entwicklung von Siedlung und Verkehr.

3. Leistungserbringer

Produktgruppe	Leistungserbringende Dienststelle
Öffentlicher Verkehr	Abteilung öffentlicher Verkehr

4. Leistungsauftrag und Saldovorgabe

4.1 Angebots- und Leistungsauftrag

4.1.1 Angebot im öffentlichen Verkehr

Der in den vergangenen Leistungsaufträgen und Globalbudgets (KRB Nr. SGB 054/2011 vom 22. Juni 2011, KRB Nr. SGB 107/2009 vom 1. Juli 2009 und KRB Nr. SGB 080/2007 vom 27. Juni 2007) eingeschlagene Weg der gezielten Förderung des öffentlichen Verkehrs hat sich bewährt. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel hat insbesondere in den Räumen Grenchen, Solothurn und Olten Gösigen Gäu, wo das Angebot im Rahmen der Busoptimierungen wesentlich verbessert worden ist, weiter stark zugenommen.

	GB-Periode 2012 - 2013		GB-Periode 2014 - 2015	
	GB-Periode Total	mittlerer Betrag/Jahr	GB-Periode Total	mittlerer Betrag/Jahr
Globalbudgetsaldo	75.6	37.8	79.1	39.6
Abgeltungen/Beiträge an Tarifverbünde	106.6	53.3	114.3	57.1
Schülertransporte	4.9	2.5	4.1	2.1

Vergleich der Globalbudgetperioden 2012 - 2013 und 2014 - 2015 in Mio. Franken

Der Leistungsumfang und der Finanzbedarf für die Weiterentwicklung des Grundangebotes und die im Angebots- und Leistungsauftrag enthaltenen neuen Angebote wurden am 1. Februar 2013 in der Verkehrskoordinationskommission (VKK) behandelt. Die VKK begrüsst diese Massnahmen und empfiehlt die Massnahmen des Angebots- und Leistungsauftrags zur Umsetzung.

Die folgende Abbildung zeigt die Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr im Rahmen des Leistungsauftrags 2014 - 2015.

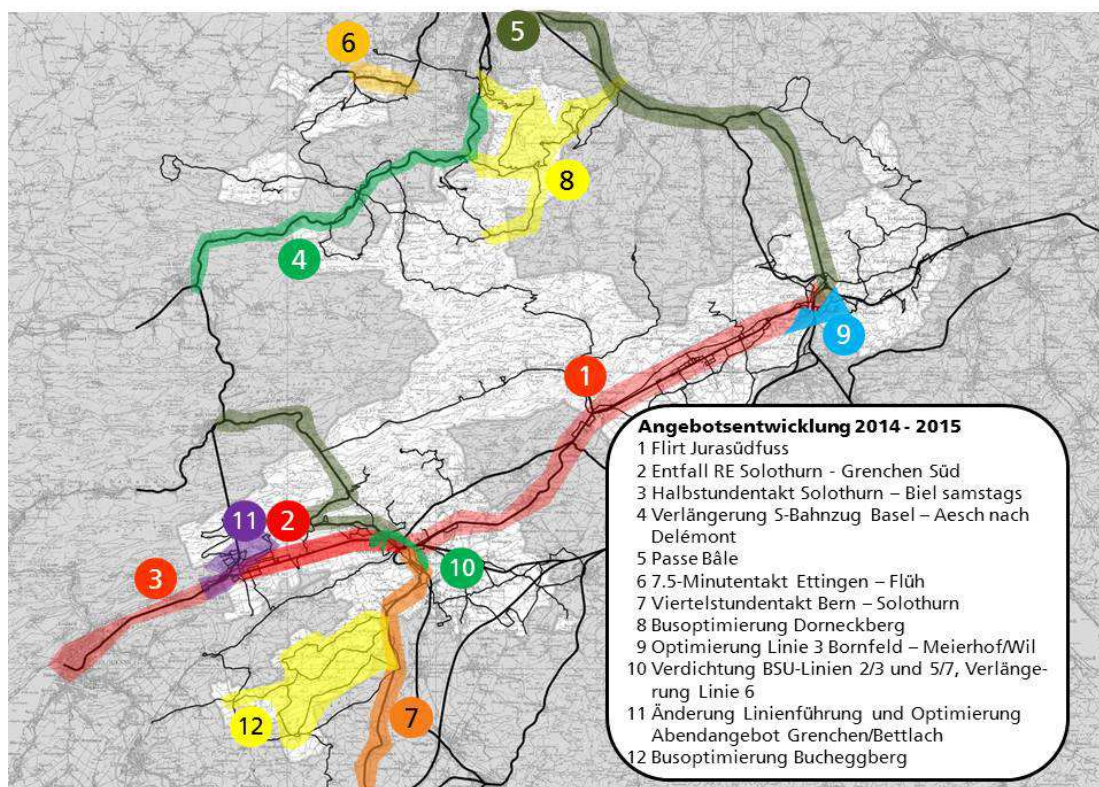


Abbildung: Angebotsentwicklung 2014 - 2015

4.1.1.1 Grundangebot und Folgekosten der Investitionen

Unter Berücksichtigung der Folgekosten der Investitionen in die Fahrzeuge (Abschreibungen und Zinsen) sowie des neuen Trassenpreissystems entstehen für das Grundangebot Kosten in der Höhe von 46,1 Mio. Franken im Jahr 2014 und 46,3 Mio. Franken im Jahr 2015. Zudem entfallen auf die Abgeltungen der Infrastruktur der Bahnen 5,5 Mio. Franken im Jahr 2014 und 5,8 Mio. Franken im Jahr 2015.

Im Folgenden werden die Fortentwicklung und Optimierung im Grundangebot des öffentlichen Verkehrs beschrieben und die dafür anfallenden Abgeltungen aufgeführt. Ebenfalls ist der Verzicht auf die Bestellung des RegioExpresses (RE) Solothurn - Grenchen Süd beschrieben. Die Nummern der im Folgenden aufgeführten Massnahmen beziehen sich auf die Nummern in der obigen Abbildung.

1. Flirt Jurasüdfuss

Zum Fahrplan 2014 gehen die beiden Kernprojekte des Agglomerationsprogramms Solothurn, die neue Bahnhalttestelle Solothurn Allmend und die verschobene Haltestelle Bellach in Betrieb. Zudem wird auch die Haltestelle Biel Bözingenfeld an derselben Linie Solothurn - Biel in Betrieb genommen. Zugleich wird das Rollmaterial Olten - Solothurn - Biel/Langendorf (- Oberdorf) auf

Flirt umgestellt. Damit können die neuen Bahnhaltstellen ohne Verlängerung der Reisezeit Solothurn - Biel bedient werden. Somit entfallen ab dem Jahr 2014 die Folgekosten des Rollmaterials in der Höhe von 170'000 Franken.

Berücksichtigt sind ebenfalls Abgeltungen in der Höhe von 300'000 Franken, welche sich aus den Folgekosten der Beschaffung des neuen Rollmaterials des Regionalverkehrs Bern - Solothurn (RBS), der Aare Seeland mobil (ASm) und der Baselland Transporte (BLT) ergeben.

In den vergangenen Jahren konnten in der Nordwestschweiz und im Raum Olten Gösigen Gäu gemeinsame Leitstellen der Bus-Betreiber eingeführt werden. Die zugehörigen Betriebsleitsysteme erlauben eine bessere Fahrgastinformation, insbesondere über die Abfahrt der nächsten Busse sowie eine Anschlusssicherung (Bahn - Bus sowie Bus - Bus), auch zwischen verschiedenen Transportunternehmen. Die Anschlusssicherung und die Fahrgastinformationen in den Fahrzeugen und an den wichtigen Haltestellen werden von den Kunden des öffentlichen Verkehrs sehr geschätzt.

Der Angebots- und Leistungsauftrag enthält nun auch für die Region Solothurn/Grenchen die Einführung eines solchen Systems zum Informationsaustausch (sog. „Datendrehscheibe“), die Erweiterung des Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL) für den Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU) sowie die Ausdehnung auf den Busbetrieb Grenchen und Umgebung (BGU). Solche Systeme sind auch notwendig, um die Daten erheben zu können, welche für die vom Bund vorgeschriebenen Kennziffern zur Qualitätsermittlung nötig sind.

Kernpunkt dieser Massnahme sind die Nutzung und moderate Weiterentwicklung vorhandener Systeme. Im Hinblick auf die finanziellen Rahmenbedingungen ist das entsprechende Programm auf die notwendigsten Massnahmen beschränkt worden. Ein späterer Ausbau in einer weiteren Etappe ist möglich. Dafür entstehen zusätzliche Abgeltungen in der Höhe von jährlich 200'000 Franken im Jahr 2014 und 150'000 Franken im Jahr 2015.

Im von der SBB betriebenen Regionalverkehr Solothurn - Moutier kommen ab 2014 wieder die Gelenktriebwagen (GTW) zum Einsatz, welche dort bereits unter dem Regionalverkehr Mittelland und der BLS AG eingesetzt waren. Diese Fahrzeuge gehen nun an die SBB über und verkehren zudem auch auf den Zügen des Flügelzugkonzepts Biel/Bienne - Sonceboz-Sombeval - La Chaux-de-Fonds/Moutier. Der Einsatz dieses leichten Rollmaterials führt zu einer Entlastung in der Höhe von 50'000 Franken.

Der Kanton Solothurn hat vom Kanton Luzern für die Einsatzzeit der GTW auf der S-Bahn Luzern 350'000 Franken Kantonsquote (Beitrag des Bundes an den vom Kanton bestellten Regionalverkehr) übertragen bekommen. Nach der Rückkehr der GTW auf die Strecke Solothurn - Moutier fällt diese Kantonsquote wieder an den Kanton Luzern zurück. Die Kosten des Kantons Solothurn für das Grundangebot erhöhen sich damit um 350'000 Franken.

Der RE Biel - Grenchen Nord - Delémont (- Delle) erhält einen zeitlich befristeten Rabatt von 90'000 Franken, der ab 2015 entfallen wird.

2. Wegfall des RE Solothurn - Grenchen Süd

Seit der Einführung der BAHN2000 im Jahr 2005 ersetzt der RE Solothurn - Grenchen in den Nachmittags-Spitzenstunden den früheren halbstündlichen Fernverkehrshalt in Grenchen Süd. Bis 2010 wurde dieser RE von SBB Fernverkehr abgegolten. Mit dem Auslaufen der entsprechenden Verträge muss der Kanton Solothurn die ungedeckten Kosten dieses Zuges abgelden. Die Kostendeckung dieses RE ist auf 16 % gesunken und liegt somit unter dem in der Grundangebotsverordnung geforderten Schwellenwert von 20 %. Auch der Bund hat angekündigt, ab 2014 keine Angebote mit einer Kostendeckung von unter 20 % mehr mitzubestellen. Daher wird der RE ab dem Fahrplan 2014 nicht mehr weiterbestellt, womit Abgeltungen von 300'000 Franken

pro Jahr eingespart werden können. Allerdings entfällt damit die halbstündliche Anbindung von Grenchen-Süd in der Nachmittagsspitze aus Zürich, Aarau und Olten. Anstelle des RE ab Solothurn kann zwar der Regio Solothurn - Biel benutzt werden, wodurch sich aber die Reisezeit in der Umsteigeverbindung mit dem ICN um etwa eine Viertelstunde verlängert.

4.1.1.2 Neue Angebote

Für die neuen Angebote entstehen Abgeltungen von 985'000 Franken im Jahr 2014 und weiteren 805'000 Franken im Jahr 2015.

3. Halbstundentakt Solothurn - Biel samstags

Mit den neuen Bahnhaltstellen Solothurn Allmend und Biel Bözingenfeld sowie der verschobenen Bahnhaltstelle Bellach erhält die Linie (Olten -) Solothurn - Grenchen Süd - Biel im Regionalverkehr ein neues Gewicht. Heute verkehren an den Wochenenden die Regionalzüge teilweise noch im Stundentakt. Im Angebots- und Leistungsauftrag ist vorgesehen, am Samstag den Halbstundentakt einzuführen. Damit werden nicht nur die Regionalbahnhöfe, sondern auch die Zentren Grenchen und Solothurn halbstündlich miteinander verbunden. Hierfür entstehen Abgeltungen von 220'000 Franken. Diese Massnahme muss im Rahmen des Bestellverfahrens noch im Detail mit dem Kanton Bern abgestimmt werden.

4. Verlängerung S-Bahnzug Basel - Aesch nach Delémont

Auf der S3 (Olten -) Basel - Laufen - Delémont kann eine in der Hauptverkehrszeit am Nachmittag nur zwischen Basel und Aesch verkehrender S-Bahn bis Delémont verlängert werden. Damit verbessert sich insbesondere der Anschluss von Zwingen und Laufen in der Hauptverkehrszeit (HVZ) am Nachmittag. Auch wenn dies noch lange kein durchgehender Viertelstundentakt ist, entspricht dies doch einem kleinen Schritt in Richtung des im parlamentarischen Auftrag A 071/2010 (Christian Imark, SVP, Fehren): "Metro Schwarzbubenland" geforderten Angebotsausbaus. Für dieses Angebot erhöht sich die Abgeltung um 10'000 Franken.

5. Passe Bâle

Mit der Zulassung derjenigen Serie von Flirts der Regio-S-Bahn Basel, welche auch in Frankreich verkehren können, ergibt sich zum Fahrplan 2014 die Möglichkeit, eine Linie der Regio-S-Bahn wieder nach Mulhouse durchzubinden ("Passe Bâle"). Leider kann aus betrieblichen Gründen nicht mehr die S1 Frick/Laufenburg - Basel, sondern nur die S3 Olten - Basel stündlich - allerdings mit einzelnen Lücken - nach Mulhouse durchgebunden werden. Dabei entfallen einmal stündlich die entsprechenden heutigen Durchbindungen Olten - Basel - Dornach-Arlesheim - Laufen - Porrentruy.

Für den Kanton Solothurn ist der Nutzen bescheiden, da statt der neuen Durchbindung eine bestehende, heute von über 1000 Personen benutzte, Durchbindung verschlechtert wird. Einzig die Weiterentwicklung dieser Durchbindung nach der Realisierung des Schienenanschlusses des Euro-Airports zu einer späteren Direktverbindung Olten - Liestal - Basel - Euro-Airport - Mulhouse bringt gewisse Chancen mit sich.

Für die grenzüberschreitende Durchbindung ist aufwändigeres Rollmaterial (französische Stromversorgung und Zugsicherung) nötig, was zu höheren Betriebskosten der S3 führt. Diese Massnahme ist noch in der Abstimmung zwischen den Bestellerkantonen und der SBB. Sollte diese Option eingelöst und die Durchbindung nach Mulhouse bestellt werden, erhöhen sich die Abgeltungen des Kantons Solothurn um 200'000 Franken.

6. 7.5-Minutentakt Ettingen - Flüh

Mit dem Doppelspurausbau Ettingen - Flüh wird die BLT-Linie 10 Dornach - Basel - Rodersdorf ab 2015 auch zwischen Ettingen und Flüh in den HVZ am Morgen und am Abend im 7.5-Minutentakt verkehren. Damit wird das 2012 auf einen Viertelstundentakt reduzierte Angebot in den stark nachgefragten Zeitfenstern wesentlich verbessert. Hierfür entstehen ab 2015 zusätzliche Abgeltungen von 230'000 Franken.

7. Viertelstundentakt Bern - Solothurn

Die Infrastrukturausbauten auf der RBS-Linie RE Bern - Solothurn und die Beschaffung des neuen Rollmaterials erlauben ab dem Fahrplan 2014 die Einführung des Viertelstundentakts auch in der Gegenlastrichtung (z. B. morgens in Richtung Bern - Solothurn). Damit wird der Takt des RE in der HVZ am Morgen in Richtung Solothurn und am Abend in Richtung Bern verdichtet. Zudem entstehen in Solothurn Anschlüsse an den Fernverkehr. Zugleich verbessern sich die Bus-Anschlüsse in Bätterkinden und Lohn-Lüterkofen. Zusammen mit einer Optimierung der Fahrzeugabstellung können auch in Lastrichtungen, wo die Kapazitätsgrenze heute bereits erreicht ist, einige zusätzliche Fahrten angeboten werden. Hierfür erhöhen sich die Abgeltungen um 160'000 Franken.

8. Busoptimierung Dorneckberg

Am Dorneckberg wird die zweite Phase der Busoptimierung umgesetzt. Neu verkehrt eine durchgehende Linie 74 (Laufen -) Nunningen - Seewen - Liestal ohne Umwegfahrt zwischen Büren und Liestal. Nuglar-St. Pantaleon wird mit der separaten Linie 73 erschlossen. Die Linie 67 verkehrt zwischen Dornach und Seewen über Gempfen und Hochwald und hat in Seewen Anschluss nach/von Liestal. Zu Schulbeginn und Schulschluss verkehrt die Linie 67 weiter bis Büren. Damit übernehmen die Linien 67 und 73 die Verkehre vom/zum Schulzentrum Büren. Die Linie 116 Nunningen - Seewen - Grellingen wird in der HVZ auf der ganzen Länge bedient. In der Nebenverkehrszeit verkehrt die Linie 116 zwischen Seewen und Grellingen.

Für die Busoptimierung Dorneckberg ist eine Umsteigeanlage in Seewen notwendig. Ein entsprechender Kreditantrag wird dem Kantonsrat separat vorgelegt. Die Realisierung dieser Umsteigeanlage ist frühestens auf den Fahrplan 2015 möglich.

Mit diesem neuen Angebotskonzept wird das Angebot am Dorneckberg neu geordnet und verstetigt. Die Umwegfahrten zwischen Büren und Liestal entfallen und in Liestal bietet die Linie 74 Anschlüsse an den Fernverkehr von/nach Olten - Bern.

Ein optionales Zusatzmodul umfasst die Verlängerung der Linie 73 von Nuglar nach Gempfen. Diese Verlängerung ist nicht Bestandteil des Angebots- und Leistungsauftrags und kann nur zustande kommen, wenn die Finanzierung zum grössten Teil durch Dritte erfolgt.

Für die Busoptimierung Dorneckberg entstehen ab 2015 zusätzliche Abgeltungen in der Höhe von 330'000 Franken.

9. Optimierung Linie 3 Bornfeld - Meierhof/Will

Die BOGG-Linie 3 Bornfeld - Kleinholz - Bahnhof Olten - Meierhof/Starrkirch-Wil ist zum Fahrplan 2013 in das Bornfeld verlängert worden. Für die Jahre 2013 und 2014, in denen die Verlängerung als Versuchsbetrieb gemäss § 5 Abs. 3 und § 10 Abs. 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öV-Gesetz; BGS 732.1) geführt wird, übernimmt die Stadt Olten 80 % der direkten Kosten.

Seit der Optimierung des Busangebots Olten Gösgen Gäu ist die Linie 3 auf gute Zugsanschlüsse für den nachfragestärkeren Ast Bornfeld - Kleinholz ausgerichtet. Die Zugsanschlüsse von den Ästen Meierhof und Wil am Bahnhof Olten haben in den vergangenen Jahren immer wieder zu Kritik geführt. Gemeinsam mit der Stadt Olten und der Gemeinde Starrkirch-Wil konnte nun eine Lösung gefunden werden, bei der für alle Linienäste gute Zugsanschlüsse möglich sind. Zugleich werden einzelne Abschnitte besser bedient. Dabei kommt es allerdings im Tagesablauf zu unterschiedlichen Linienführungen und auf einzelnen Abschnitten auch zu einer Angebotsreduzierung. Olten und Starrkirch begrüßen dieses neue Angebotskonzept. Die optimierte Lösung kann in etwa zu denselben Abgeltungen wie der heutige Betrieb angeboten werden. Daher sind für diese Massnahme keine Mittel im Angebots- und Leistungsauftrag vorgesehen.

Der Versuchsbetrieb der Verlängerung Bornfeld im Jahr 2014 und dessen Aufnahme ins Grundangebot im Jahr 2015 - sofern die Kennziffern erfüllt sind - bleiben von dieser Angebotsoptimierung unberührt.

10. Verdichtung BSU-Linien 2/3 und 5/7, Verlängerung Linie 6

Auf den BSU-Linien 2 Bellach - Solothurn - Biberist - Kriegstetten/Zielebach und 3 Bellach - Solothurn - Biberist - Lohn ist die Kapazitätsgrenze in der HVZ im Bereich Biberist - Bellach erreicht. Mit einer gezielten Taktverdichtung auf einen 7.5-Minutentakt zwischen Biberist und Solothurn kann die Kapazität so erweitert werden, dass sie für die heutige Nachfrage ausreicht und der öffentliche Verkehr zusätzliche Nachfrage aufnehmen kann. Hierfür fallen ab 2014 zusätzliche Abgeltungen in der Höhe von 160'000 Franken an.

Die Linien 5/7 Herzogenbuchsee - Solothurn Brühl bilden im Abschnitt Derendingen - Solothurn Brühl zusammen eine der Hauptachsen der Agglomeration Solothurn. Im Gegensatz zu den anderen Hauptachsen wird diese Achse jedoch am Vormittag nur im Halbstundentakt bedient. Die Nutzung der Linien in der Agglomeration Solothurn weist ein Potenzial für eine Taktverdichtung am Vormittag aus.

Ab 2014 übernimmt diese Linie auch die Zubringerfunktion zur Bahnhaltestelle Allmend. Eine Realisierung des geplanten Einkaufszentrums auf dem Kofmehl-Areal würde auch am Vormittag eine dichtere Bedienung als heute erfordern.

Im Hinblick auf die finanziellen Rahmenbedingungen ist der Viertelstundentakt Derendingen - Solothurn Brühl erst für 2015 vorgesehen. Die Abgeltungen für diese Taktausdehnung erhöhen sich um 150'000 Franken.

Die Linie 6 Biberist - Solothurn Sonnenpark wird 2014 zur neuen Bahnhaltestelle Allmend verlängert. Dabei hat sich gezeigt, dass kurzfristig keine Lösung mit guten Anschlüssen Bahn/Bus ohne wesentliche Mehrkosten bzw. grosse Eingriffe ins Bussystem möglich ist. Mit der vorgesehenen Lösung sind Anschlüsse an der Allmend nur vom Regionalzug Biel - Solothurn auf die Linie 6, nicht aber umgekehrt, möglich. Die Abgeltungen für die Linie 6 verändern sich durch diese Verlängerung nicht.

Mit zunehmender Besiedlung des Siedlungsgebietes Weitblick ist langfristig eine Taktverdichtung nötig, welche dann auch Anschlüsse in beiden Richtungen ermöglichen wird.

11. Änderung Linienführung und Optimierung Abendangebot Grenchen/Bettlach

Die Busoptimierung Grenchen hat sich bewährt. Mittelfristig ist eine Weiterentwicklung sinnvoll. Der Angebots- und Leistungsauftrag beschränkt sich allerdings auf die wichtigsten Massnahmen, eine kostenneutrale Linienoptimierung südlich des Bahnhofs Süd und eine Optimierung des Abendbetriebs (heute Linie 30).

Die Einführung eines Abendbetriebs ist gut angenommen worden. Allerdings kann mit dem einen eingesetzten Bus, welcher alle wichtigen Stadtteile und die Gemeinde Bettlach bedient, die gesamte Linie nicht stabil betrieben werden (teils grössere Verspätungen und Verpassen von Anschlüssen). Daher ist vorgesehen, mit Einsatz eines zweiten Busses am Abend den Betriebsablauf zu entspannen, direktere Fahrtmöglichkeiten zu bieten und die Bus- / Bahnanschlüsse besser zu gewährleisten. Hierfür entstehen zusätzliche Abgeltungen in der Höhe von 140'000 Franken.

12. Busoptimierung Bucheggberg

Das Reglement über die Lektionspläne der Volksschule ermöglicht eine zeitliche Entzerrung des Schulbeginns zwischen Primarschule und Kindergarten um eine halbe Stunde. Die Schulen am Bucheggberg möchten diese Möglichkeit nutzen. Die Postautolinien 882, 885 und 886 am Bucheggberg verkehren bisher nur im Stundentakt. Um die Schüler zum um eine halbe Stunde auseinanderfallenden Schulbeginn bringen zu können, musste das Konzept neu geplant werden. Das neue Konzept bringt auch für die übrigen Nutzer mehr Kapazität in der HVZ am Morgen. Das Konzept ist in Lastrichtung auf Pendler- und Schulbedürfnisse, in Gegenlastrichtung primär auf die Schülertransportbedürfnisse, abgestimmt. Das neue Konzept erfordert um 200'000 Franken höhere Abgeltungen.

Weitere neue Angebote wurden im Hinblick auf die finanziellen Vorgaben der Regierung nicht in den Angebots- und Leistungsauftrag aufgenommen. Diese Angebote sind in der Tabelle im Abschnitt 4.1.3 tabellarisch aufgeführt.

4.1.1.3 Aufnahme der Nachtnetze ins Grundangebot

Der Angebots- und Leistungsauftrag enthält als Option die Aufnahme der Nachtnetze ins Grundangebot. Mit dem Einlösen dieser Option würde der parlamentarische Auftrag A 195/2011 (Susanne Koch Hauser, CVP, Erschwil): "Änderung der Verordnung über das Grundangebot im regionalen Personenverkehr" erfüllt. Im Hinblick auf die Vorgaben zum Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP), welche bei der Einlösung dieser Option nicht eingehalten werden können, ist diese Massnahme nicht als fester Bestandteil ins Programm aufgenommen worden.

In einer Untersuchung wurden das heutige Angebot in den Nachtnetzen analysiert und Optimierungsmöglichkeiten erarbeitet. Im Grundsatz erfüllt das heute von den bedienten Gemeinden finanzierte Nachtangebot die Anforderungen gut. Schwachstellen im heutigen Angebot sind insbesondere fehlende Verbindungen zwischen den einzelnen Nachtnetzen im Schwarzbubenland Tarifverbund Nordwestschweiz-Nachtnetz (TNW-Nachtnetz), in den Regionen Olten Gösigen Gäu/Thal (Nachtwelle) und Bern - Solothurn - Grenchen (Moonliner) sowie ein teilweise gegenüber den anderen Linien reduzierter Angebotsumfang auf den Solothurner Linien des TNW-Nachtnetzes.

Die heutige Netzstruktur hat sich ergeben, da die Nachtnetze innerhalb der einzelnen Regionen entwickelt wurden und dabei überregionale Interessen nicht im Vordergrund standen. Die Relationen innerhalb der einzelnen Netze sind gut abgedeckt. Als prioritär bei der Verbindung der Nachtnetze untereinander hat sich eine Verbindung des Nachtwelle- mit dem Moonlinernetz in Form der Verlängerung der Linie N55 Olten - Oensingen nach Solothurn gezeigt. Eine Verbindung zwischen dem TNW-Nachtnetz und den Netzen südlich des Juras ist mittel- bis langfristig weiterzuverfolgen, vorzugsweise in Form einer Verlängerung der S-Bahn SN 3 aus Basel nach Olten und Aarau.

Auf den Solothurner Linien des TNW-Nachtnetzes, welche von Liestal, Dornach-Arlesheim und Laufen ausgehen, wird nur eine Fahrt pro Wochenendnacht angeboten, auf den übrigen Linien des regionalen TNW-Nachtnetzes, einschliesslich der Linie Basel - Rodersdorf, sind es zwei Fahr-

ten. Die Analysen haben gezeigt, dass auch auf den nur mit einer Fahrt bedienten Linien das Potenzial für eine zweite Fahrt vorhanden ist.

Heute wird die ins TNW-Nachtnetz eingebundene S-Bahn SN3 Laufen - Basel - Olten von den übrigen Kantonen ohne finanzielle Beteiligung des Kantons Solothurn bestellt. Mit der Änderung der Grundangebotsverordnung muss der Kanton Solothurn auch den auf ihn entfallenden Anteil an der Abgeltung dieser S-Bahn übernehmen.

Die Option der Aufnahme der Nachtnetze ins Grundangebot umfasst zwei Schritte. In einem ersten Schritt wird zum Fahrplan 2014 die Finanzierung der Nachtangebote bei unverändertem Angebot übernommen. In einem zweiten Schritt werden 2015 die folgenden prioritären Angebotsoptimierungen umgesetzt:

- Harmonisierung der Bedienungshäufigkeit der Nachtlinien im TNW-Nachtnetz (2 Abfahrten pro Wochenendnacht) und
- Verlängerung der Linie N55 Olten - Oensingen nach Solothurn.

Heute kann das TNW-Nachtnetz zum Regeltarif ohne Zuschlag benutzt werden. In der Nachtwelle gilt der Regeltarif zuzüglich eines Zuschlags von 5 Franken, welcher auch für Fahrten aus dem Zürcher Verkehrsverbund nur einmal erhoben wird. Beim Moonliner gilt ein Spezialtarif. Die Regeltarife, einschliesslich Verbund- und Generalabonnemente, haben dort keine Gültigkeit.

Es wurden drei Tarifvarianten untersucht. Die Varianten unterscheiden sich im Harmonisierungsgrad der Tarife innerhalb des Kantons Solothurn und führen dementsprechend jeweils zu einem unterschiedlichen Abgeltungsbetrag:

Variante	1 Heutige Tarifsysteme	2 Regeltarif mit Zuschlag (nur südlich des Juras)	3 Regeltarif ohne Zuschlag (analog TNW-Nachtnetz)
Tarif TNW-Nachtnetz	Regeltarif	Regeltarif	Regeltarif
Tarif Nachtwelle	Regeltarif mit Zuschlag	Regeltarif mit Zuschlag	Regeltarif
Tarif Moonliner Solothurn	Spezialtarif	Regeltarif mit Zuschlag	Regeltarif
Abgeltung			
- Ist-Angebot	Fr. 520'000	Fr. 825'000	Fr. 940'000
- Optimierungen	Fr. 100'000	Fr. 100'000	Fr. 100'000
- Summe	Fr. 620'000	Fr. 925'000	Fr. 1'040'000
Investitionen	Fr. 50'000	Fr. 200'000	Fr. 200'000

Von den untersuchten Tarifvarianten schneidet die Variante 1, bei der die bisherige Tarifstruktur beibehalten wird, im Hinblick auf die entstehenden Abgeltungen am besten ab. Die Variante 2 hätte neben dem höheren Abgeltungsbedarf zur Folge, dass im Moonliner-Netz Solothurn Nutzer ohne Abonnement auf kurzen Strecken einen höheren Fahrpreis entrichten müssen.

Die genannten Abgeltungen umfassen nur die ungedeckten Kosten der Transportunternehmungen einschliesslich des für den Nachtbetrieb nötigen Sicherheitsdienstes. Eine Ausdehnung der Betriebszeiten des Winterdienstes in die Nachtstunden an den Betriebstagen der Nachtnetze ist nicht vorgesehen und in den Kosten nicht eingerechnet.

Auch die günstigste Variante 1 würde jedoch für den Kanton Solothurn zu einer erheblichen Zunahme der Abgeltungen führen. Aufgrund der finanziellen Vorgaben des Regierungsrates kann die Option der Aufnahme der Nachtangebote ins Grundangebot nicht in den Angebots- und Leistungsauftrag integriert werden. Damit sind auch keine Mittel für die Aufnahme der Nachtangebote im Globalbudget öffentlicher Verkehr 2014 und 2015 berücksichtigt.

4.1.2 Tarifverbünde

4.1.2.1 TNW

Im TNW wurde die Einführung einer Zonierung des U-Abos geprüft, aber von der Vollversammlung kurzfristig nicht beschlossen. Dies entspricht auch der Erfüllung des dringlichen Auftrags AD 026/2012 (Beat Ehram, SVP, Dornach) "Für den Erhalt des Einheitspreises beim TNW-Abo".

Die vorerst sistierte Zonierung des U-Abos würde jedoch eine Preisentwicklung mit stärkerer Nutzerfinanzierung zulassen. Im Hinblick auf die Finanzsituation bei den Bestellern und im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des nationalen Preissystems im öffentlichen Verkehr, insbesondere in Bezug auf allfällige Harmonisierungsbestrebungen im Tarifwesen, wird eine Zonierung des U-Abos in einer möglichst kundenverträglichen Form zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft.

4.1.2.2 Integration des AboZigZag in den Libero-Tarifverbund

Die Integration des Tarifverbunds AboZigZag (Biel - Seeland - Grenchen - Berner Jura), welches auch in der Region Grenchen gilt, in den Libero-Tarifverbund ist weit fortgeschritten. Die Planungen sind zum grössten Teil abgeschlossen und es besteht ein Konsens über die Verschmelzung der beiden Verbünde. Damit kann auch in der Region Grenchen ein integraler Tarifverbund eingeführt werden, bei dem Abos und Billette in allen Verkehrsmitteln in den gelösten Zonen gelten. Zudem wird auch Solothurn - Biel zu einer Verbundrelation und beide Wege der Beziehung Grenchen - Bern liegen künftig im Libero-Tarifverbund. Die Umsetzung der Integration ist für 2015 vorgesehen.

Für die Integration des Tarifverbunds AboZigZag in den Tarifverbund Libero fallen 170'000 Franken an, einschliesslich der Abgeltungszahlungen an SBB-Fernverkehr für die Nutzung von Fernverkehrsrelationen mit Verbundfahrausweisen.

4.1.3 Finanzbedarf in den Jahren 2014 und 2015

Die folgende Tabelle zeigt den Finanzbedarf für die Massnahmen im Bereich Angebot und Tarifverbünde für die Jahre 2014 und 2015.

Massnahme	Inbetrieb- nahme	Abgeltungen brutto Tausend Fr.	
		2014	2015
1. Zusammenfassung			
Grundangebot und Folgekosten Investitionen		51'572	52'174
Neue Angebote		985	1'790
Tarifverbunde		3'814	3'961
Summe		56'371	57'925
2. Grundangebot und Folgekosten Investitionen			
Fortführung bestehendes Grundangebot		45'405	45'621
Infrastruktur-Abgeltung		5'497	5'849
Flirteinsatz Olten - Biel	2014	170	170
Solothurn - Moutier: Umstellung auf Rollmaterial "GTW"	2014	-50	-50
Folgekosten Fahrzeuge Asm, BLT, RBS	2014	300	300
Verzicht auf RE Solothurn - Grenchen-Süd	2014	-300	-300
Wegfall Rabattierung Biel - Delémont	2015	0	84
Übertrag Kantonsquote für Einsatz GTW an Kanton LU	2014	350	350
Datendrehscheibe/RBL Raum Solothurn/Grenchen	2014	200	150
Summe 2. Grundangebot und Folgekosten Investitionen		51'572	52'174
3. Neue Angebote			
Halbstundentakt Solothurn - Grenchen Süd - Biel samstags	2014	220	220
Verlängerung S-Bahnzug Basel - Aesch nach Delémont	2014	10	10
Passe Bâle	2015	200	200
7,5-Minutentakt BLT Linie 10 Ettingen - Flüh	2015	0	230
Viertelstundentakt RBS Bern - Solothurn	2014	155	155
Busoptimierung Dorneckberg	2015	0	330
Busoptimierung BOGG Linie 3 Bornfeld - Meierhof/Wil	2014	0	0
Taktverdichtung BSU Linien 2/3 Biberist - Solothurn	2014	160	160
Taktverdichtung BSU Linien 5/7 Derendingen - Brühl	2015	0	145
Verlängerung BSU Linie 6 zur Bahnhofstestelle Allmend	2014	0	0
Optimierung Abendangebot BGU	2014	140	140
Busoptimierung PostAuto Bucheggberg	2014	100	200
Summe 3. Neue Angebote		985	1'790
4. Tarifverbunde			
Beiträge an Tarifverbunde		3'764	3'791
Integration AboZigZag in Libero	2015	50	170
Summe 4. Tarifverbunde		3'814	3'961
5. Sistierte Massnahmen		Abgeltungen brutto Tausend Fr.	
Halbstundentakt Solothurn - Grenchen Süd - Biel sonntags		520	
Taktverdichtung Solothurn - Gänsbrunnen nachmittags		200	
Taktverdichtung Gänsbrunnen - Welschenrohr		50	
Anschluss Thal an Regio Oensingen		300	
Linie 5/7: Halbstundentakt Sonntag Herzogenbuchsee		50	
Laufen - Challhöhe - Allschwil		410	
Verstärkungslinie Solothurn - Arch - Grenchen		100	
Anschluss Olten SüdWest an öV		450	
Summe 5. Sistierte Massnahmen		2'080	

Massnahmen im Angebots- und Leistungsauftrag 2014 und 2015 sowie sistierte Massnahmen.

4.1.4 Schülertransporte

Seit dem Schuljahr 2011/2012 werden die Schülertransportkosten der Schulträger bei weitem oder beschwerlichem Schulweg auf der Basis von Schülertransportkonzepten gemäss § 9 Abs. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öV-Gesetz; BGS 732.1) und der Verordnung über die Organisation und Finanzierung der Schülertransporte (BGS 411.311.52) abgegolten.

Im Schuljahr 2011/2012 hat der Regierungsrat 42 Schülertransportkonzepte genehmigt und darauf basierend 1,73 Mio. Franken Abgeltung bewilligt; im Schuljahr 2012/2013 sind es 47 Konzepte und eine Abgeltung von 1,76 Mio. Franken.

Im Zuge der Veränderungen in der Solothurner Schullandschaft ist davon auszugehen, dass künftig mehr Schulkinder über längere Distanzen transportiert werden müssen. Damit ist mit einer höheren Anzahl an Schülertransportkonzepten und mit steigenden Abgeltungen zu rechnen. Für 2014 werden 2,0 Mio. Franken und für 2015 2,1 Mio. Franken Abgeltungen an die Schülertransportkosten prognostiziert.

4.1.5 Verhältnis der Massnahmen zum Globalbudget

Bei den im Abschnitt 4.1 aufgeführten Projekten sind die Planungen zum grössten Teil weit fortgeschritten. Die angegebenen ungedeckten Kosten beruhen aber auf dem aktuellen Kenntnisstand bei Erstellen dieser Vorlage. Die Offerten der Transportunternehmungen für die Jahre 2014 und 2015 liegen erst im zweiten Quartal 2013 in einer ersten Fassung vor. Auch die Tarifentwicklung im nationalen Preissystem und in den Tarifverbünden ist zum Zeitpunkt der Erstellung des Leistungsauftrags und Globalbudgets noch nicht bekannt.

Daher können sich bei einzelnen Angeboten abweichende Abgeltungen von den in Abschnitt 4.1 angegebenen Beträgen ergeben. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Massnahmen des Angebots- und Leistungsauftrags in der Summe mit dem Globalbudgetsaldo bestellt werden können. Allerdings sind bei den einzelnen Positionen Verschiebungen zwischen den Abgeltungen für die einzelnen Angebote möglich.

Sollten in kleinerem Umfang weitere Optimierungen des Angebots im öffentlichen Verkehr nötig werden, welche zum Zeitpunkt der Erstellung des Globalbudgets mit dem Angebots- und Leistungsauftrag noch nicht absehbar waren, wird die Regierung ermächtigt, diese im Rahmen des Globalbudgets umzusetzen.

4.2 Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Produkte:

- öV-Planungen
- Betriebswirtschaft und Finanzen öV

Öffentlicher Verkehr

X	Ziele						
Xx	Indikatoren	Einheit	Ist 11	Ist 12	Soll 13	Soll 14	Soll 15
1	Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs						
11	Kundenzufriedenheit Bahn	Index	75	-	74	-	74
12	Kundenzufriedenheit Bus	Index	76	-	75	-	75
12	Umsetzung der neuen Angebote (ohne Optionen aus dem Leistungsauftrag 2014-2015)	%	85	93	100	100	100
2	Umsetzung der Schülertransportverordnung						
21	Umsetzung der Schülertransportkonzepte inkl. Vereinbarungen	%	100	100	100	100	100
3	Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel						
31	Kostendeckungsgrad ohne Versuchsbetriebe	%	48	48	48	48	48
	Statistische Messgrößen	Einheit	Ist 11	Ist 12	Soll 13	Soll 14	Soll 15
	Gewichtete Haltestellenabfahrten	Anzahl	59'867	60'272	60'400	71'000	71'300
	Abgeltungen an Transportunternehmen	Mio. Fr	44.0	48.8	50.3	53.7	55.2
	Tarifverbundbeiträge	Mio. Fr	3.5	3.5	4.0	3.8	3.8

Produktgruppenergebnis	in Fr.1'000.-	RE 12	VA 13	Vergangene GB-Periode	Plan 14	Plan 15	Aktuelle GB-Periode
Kosten		51'439	57'514	108'953	59'379	61'131	120'510
- Erlös		-20'053	-19'588	-39'641	-20'389	-20'854	-41'243
Saldo		31'386	37'926	69'312	38'990	40'277	79'267
Bem.:							

4.2.1 Saldovorgabe (Verpflichtungskredit)

	in Fr.1'000.-	RE 12	VA 13	Vergangene GB-Periode	Plan 14	Plan 15	Aktuelle GB-Periode
Kosten		51'368	57'448	108'816	59'309	61'061	120'370
- Ertrag		-20'053	-19'588	-39'641	-20'389	-20'854	-41'243
Globalbudgetsaldo		31'315	37'860	69'175	38'920	40'207	79'127
Saldo der internen Verrechnungen		71	66	137	70	70	140
Produktgruppenergebnis Total	in Fr.1'000.-	RE 12	VA 13	Vergangene GB-Periode	Plan 14	Plan 15	Aktuelle GB-Periode
Kosten		51'439	57'514	108'953	59'379	61'131	120'510
- Erlös		-20'053	-19'588	-39'641	-20'389	-20'854	-41'243
Saldo		31'386	37'926	69'312	38'990	40'277	79'267
241 Öffentlicher Verkehr							
Kosten		51'439	57'514	108'953	59'379	61'131	120'510
- Erlös		-20'053	-19'588	-39'641	-20'389	-20'854	-41'243
Saldo		31'386	37'926	69'312	38'990	40'277	79'267
Bem.:							

Verpflichtungskredit

Verpflichtungskredit			Jahre der GB-Periode 2014 -2015		
		in Franken	2014	2015	Total
Globalbudget	Verpflichtungskredit		38'920'663	40'207'663	79'128'326
	Zusatzkredit				
	Total		38'920'663	40'207'663	79'128'326
Voranschlag	Ausgabenbewilligung		38'920'663		
	Nachtragskredit				
	Total		38'920'663		
Rechnung		Total			
Nicht zweckgebundene Reserven	Stand 1. Januar		1'000'000		
	Veränderung	+ Zuweisung, -Bezug	0		
	Stand 31. Dezember		1'000'000		
Zweckgebundene Reserven	Stand 1. Januar		0		
	Veränderung	+ Zuweisung, -Bezug,	0		
	Stand 31. Dezember		0		

Abw.:

4.3 Personal

Anzahl Pensen / Stellenprozente	Stand per 31.Dez.	RE 12	VA 13	Vergangene GB-Periode		Aktuelle GB-Periode	
				Plan 14	Plan 15	Plan 14	Plan 15
Pensen Mitarbeitende		3.0	3.0	6.0	3.5	3.5	7.0
Anzahl Lernende		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total		3.0	3.0	6.0	3.5	3.5	7.0

Ab 2014 Erhöhung der Pensen um 0.5 aufgrund gestiegener Anforderungen an Planungen.

Ab 2014 erhöht sich die Anzahl Pensen um eine halbe Stelle zur Unterstützung des Bereichs öV-Planung.

4.4 Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur vergangenen Globalbudgetperiode

4.4.1 Veränderungen im Leistungsauftrag

Die Inhalte der Produktgruppe öffentlicher Verkehr und Gesamtverkehr im Globalbudget 2014 und 2015 sind im Grundsatz identisch mit denjenigen des vorangegangenen Globalbudgets. Der Angebots- und Leistungsauftrag (Abschnitt 4.1) wird um die neuen Angebote (Abschnitt 4.1.1.2) erweitert.

4.4.2 Vergangene Globalbudgetperiode

Verpflichtungskredit GB-Periode 2012-2013		in Mio. Franken
Genehmigter Verpflichtungskredit gemäss KRB Nr. SGB 054/2011		75.6
+ Personalteuerung		+0.0
Bereinigter Verpflichtungskredit		75.6
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RE12 + VA13)		69.2
Zu begründende Differenz		-6.4

Begründung	Detail	Total
Total Personalaufwand		0.0
Total Sachaufwand		-0.0
- Erhöhung Bundesbeiträge (Kantonsquotenanpassung)	1.4	
- Steigerung Erlöse	1.9	
- Berücksichtigung Rationalisierungen in den Offerten und Anpassungen der Offerten aufgrund Verhandlungen	2.2	
- Übernahme des Bundesanteils für neue Angebote	0.7	
- Verzicht auf Angebote Schöngrundbus und Kienberg - Fricktal	0.1	
- Verschiebung Integration des Tarifverbunds AboZigZag in den Libero	0.1	
Total		-6.4

4.4.3 Neue Globalbudgetperiode

Vergleich der vergangenen und zukünftigen GB-Perioden		in Mio. CHF
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RE12 + VA13)		69,2
Beantragter Verpflichtungskredit 2014 und 2015		79,1
Zu begründende Differenz		+9.9

Begründung	Detail	Total
Total Personalaufwand		0.1
+ Mehraufwand aufgrund Berücksichtigung 50%-Pensum Projektleiter	0.1	
Total Sachaufwand		9.8
+ Teuerung bei den Transportunternehmungen und Entwicklung Grundangebot	1.7	
+ Trassenpreiserhöhungen (Benutzungsentgelt Schieneninfrastruktur)	2.4	
+ Infrastruktur-Folgekosten	1.6	
+ Folgekosten Fahrzeuge	0.5	
+ Neue Angebote (Abschnitt 4.2)	2.8	
+ Rückgabe Kantonsquote für Rollmaterial Solothurn - Moutier	0.4	
+ Wegfall Rabattierung RE Biel - Grenchen Nord - Delémont	0.1	
+ Entwicklung Schülertransportkonzepte und Tarifierpassungen Schülerabonnemente	0.3	
Total		9,8

5. Finanzströme und Investitionen ausserhalb des Globalbudgets

Finanzströme und Investitionen ausserhalb des Globalbudgets		PC Nr.	Einheit	RE 12	VA 13	Plan 14	Plan 15
Investitionsrechnung							
Nettoinvestitionen			Mio. Fr.	6'878	8'435	4'025	3'866
Abschreibungen			Mio. Fr.	8'273	9'929	10'244	4'900

6. Rechtliches

Der nachfolgende Beschluss untersteht als gebundene Ausgabe (Verpflichtungskredit und Spezialfinanzierungen) nicht dem fakultativen Referendum nach Art. 36 der Kantonsverfassung (KV; BGS 111.1) (Art. 37 Abs. 1 Buchst. c KV).

Die im Massnahmenplan 2013 zur Erreichung eines mittelfristig ausgeglichenen Staatshaushalts ursprünglich vorgesehene Massnahme BJD_12 "Plafonierung öV-Angebot auf Stand 2013" wurde mit Kantonsratsbeschluss (KRB Nr. SGB 055/2012 vom 7. November 2012) gestrichen. Damit ist die Plafonierung der öV-Mittel weggefallen.

7. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates

Esther Gassler
Frau Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

8. **Beschlussesentwurf**

Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ (Erfolgsrechnung); Produktegruppenziele und Verpflichtungskredit für die Jahre 2014 und 2015

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 74 Abs. 1 Buchst. b und Abs. 2 der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986¹⁾, gestützt auf § 19 Abs. 1 und § 20 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WOV-G)²⁾, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 23. April 2013 (RRB Nr. 2013/717), beschliesst:

1. Für das Globalbudget "Öffentlicher Verkehr" der Erfolgsrechnung werden für die Jahre 2014 und 2015 folgende Produktegruppenziele festgelegt:
 - 1.1. Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs
 - 1.2. Umsetzung der Schülertransportverordnung
 - 1.3. Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel.
2. Für das Globalbudget "öffentlicher Verkehr" der Erfolgsrechnung wird als Saldovorgabe für die Jahre 2014 bis 2015 ein Verpflichtungskredit von 79'128'326 Franken beschlossen.
3. Der Verpflichtungskredit für das Globalbudget "Öffentlicher Verkehr" (Erfolgsrechnung) wird bei einer vom Regierungsrat beschlossenen Lohnanpassung gemäss § 17 des Gesamtarbeitsvertrages vom 25. Oktober 2004 (GAV; BGS 126.3) angepasst.
4. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsidentin

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

¹⁾ BGS 111.1.

²⁾ BGS 115.1.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement
Departementscontroller
Finanzdepartement
Amt für Finanzen
Kantonale Finanzkontrolle
Parlamentscontroller
Parlamentsdienste