

Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“; Produktgruppenziele und Verpflichtungskredit für die Jahre 2016 und 2017

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 31. März 2015, RRB Nr. 2015/573

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Einleitende Bemerkungen.....	5
1.1 Auswirkungen der FABI-Umsetzung	5
1.2 Rahmenbedingungen für das Angebot	6
2. Bezug zu den Planungsgrundlagen des Regierungsrates.....	7
3. Leistungsauftrag und Saldovorgabe	7
3.1 Leistungserbringer	7
3.2 Produktegruppe 1: Öffentlicher Verkehr.....	7
3.2.1 Angebots- und Leistungsauftrag	7
3.2.1.1 Massnahmen im bestehenden Angebot	7
3.2.1.2 Neue Angebote.....	11
3.2.1.3 Nicht ins Globalbudget aufgenommene Angebote.....	11
3.2.2 Finanzielle Veränderungen.....	13
3.2.2.1 FABI.....	13
3.2.2.2 Wegfall der temporären Preissenkung für Bahnstrom	13
3.2.2.3 Wegfall des einmaligen Bundesbeitrags 2015.....	14
3.2.2.4 Neues Tarifsysteem	14
3.2.2.5 Trassenpreiserhöhungen	14
3.2.3 Plafonierung der öV-Mittel.....	14
3.2.4 Verhältnis der Massnahmen zum Globalbudget	14
3.3 Produktegruppe 1: Öffentlicher Verkehr.....	15
3.4 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit.....	15
3.4.1 Saldovorgabe	15
3.4.2 Verpflichtungskredit.....	15
3.5 Personal	16
3.6 Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur vergangenen Globalbudgetperiode	16
3.6.1 Veränderungen im Leistungsauftrag	16
3.6.2 Laufende Globalbudgetperiode	16
3.6.3 Neue Globalbudgetperiode	17
4. Finanzströme und Investitionen ausserhalb des Globalbudgets.....	17
5. Rechtliches.....	17
6. Antrag.....	18
7. Beschlussesentwurf	19

Kurzfassung

Gegenstand der Vorlage ist die Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Abgeltungen des Kantons an die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs, an die Tarifverbände und an die Schülertransportkosten der Schulträger. Der Leistungsauftrag (Ziffer 3) zeigt auf, mit welchen Massnahmen und Leistungen die Produktegruppenziele „Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs“ und „Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel“ erreicht werden sollen.

Der Massnahmenplan 2014 enthält als Vorgabe die Plafonierung des Globalbudgets „Öffentlicher Verkehr“ für die Folgejahre auf dem Niveau des Budgets 2015. Dies soll damit erreicht werden, dass keine neuen Angebote eingeführt werden. Entsprechend sind im Leistungsauftrag des Globalbudgets 2016 - 2017 - mit Ausnahme der Anbindung des Bahnhofs Bellach ans BSU-Netz - keine neuen Angebote enthalten. Diese Anbindung des Busnetzes an den Bahnhof Bellach war eine zwingende Bedingung des Bundes zur Mitfinanzierung der Verschiebung des Bahnhofs Bellach im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn der 1. Generation.

Mit der Umsetzung von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahn-Infrastruktur) wird die Finanzierung des Unterhalts und des Ausbaus der Bahninfrastruktur neu geregelt. Die bisher in der Erfolgsrechnung verbuchten Infrastruktur-Folgekosten entfallen ab 2016 für die Kantone. Ebenso entfallen die bisher in der Investitionsrechnung verbuchten Beiträge und bedingt rückzahlbaren Darlehen an die Privatbahnen.

Stattdessen haben die Kantone gemäss Art. 57 des mit FABI angepassten Eisenbahngesetzes einen Beitrag von gesamthaft 500 Mio. Franken an FABI in den Bahn-Infrastrukturfonds (BIF) zu leisten. Aus diesem Fonds werden über die Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmungen der Unterhalt und über die Strategischen Entwicklungsprogramme Bahninfrastruktur (STEP) der Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert. Diese Leistungsvereinbarungen werden zwischen dem Bund und den Transportunternehmungen abgeschlossen.

Der Beitrag des Kantons Solothurn in den FABI-Topf beläuft sich nach heutigem Kenntnisstand auf 9,6 Mio. Franken pro Jahr. Diese FABI-Beiträge sind nicht Gegenstand des Globalbudgets „Öffentlicher Verkehr“, sondern sind in der Erfolgsrechnung des öffentlichen Verkehrs als Finanzgrösse berücksichtigt.

Für das Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ wird ein Verpflichtungskredit für die Jahre 2016 und 2017 in der Höhe von 68'142'000 Franken beantragt (Beschlussesentwurf, Ziffer 2). Mit diesem Verpflichtungskredit ist die Plafonierung des Globalbudgets „Öffentlicher Verkehr“ auf dem Niveau von 2015 (Massnahmenplan 2014) eingehalten.

- a) Globalbudget: "Öffentlicher Verkehr"
 - 1. Produktegruppe 1: Öffentlicher Verkehr
 - 1.1. Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs
 - 1.2. Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel

- b) Verpflichtungskredit 2016 – 2017

Fr. 68'142'000.00

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf zum Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“; Produktegruppenziele und Verpflichtungskredit für die Jahre 2016 und 2017.

1. Einleitende Bemerkungen

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

Gegenstand der Vorlage ist die Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Abgeltungen des Kantons an die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs (öV), an die Tarifverbände und an die Schülertransportkosten der Schulträger. Der Leistungsauftrag (Ziffer 3) zeigt auf, mit welchen Massnahmen und Leistungen die Produktegruppenziele „Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs“ und „Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel“ erreicht werden sollen.

Der Massnahmenplan 2014 enthält als Vorgabe die Plafonierung des Globalbudgets „Öffentlicher Verkehr“ für die Folgejahre auf dem Niveau des Budgets 2015. Dies soll damit erreicht werden, dass keine neuen Angebote eingeführt werden. Entsprechend sind im Leistungsauftrag des Globalbudgets 2016 - 2017 - mit Ausnahme der Anbindung des Bahnhofs Bellach ans BSU-Netz - keine neuen Angebote enthalten. Diese Anbindung des Busnetzes an den Bahnhof Bellach war eine zwingende Bedingung des Bundes zur Mitfinanzierung der Verschiebung des Bahnhofs Bellach im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn der 1. Generation. Die im Leistungsauftrag enthaltenen Massnahmen fokussieren sich damit auf eine Optimierung innerhalb des bestehenden Angebotes und auf Anpassungen an veränderte Rahmenbedingungen, insbesondere Fahrplanänderungen im Fernverkehr und erschwerte betriebliche Abwicklung aufgrund von hoher Verkehrsbelastung und von Baustellen. Für das bestehende Angebot entstehen zwar im Einzelfall Mehrkosten, welche aber im Globalbudget 2016 - 2017 die Plafonierung nicht überschreiten.

Das Globalbudget des öffentlichen Verkehrs umfasst in Abstimmung mit dem Bestellverfahren des Angebots bei den Transportunternehmungen jeweils einen Zeitraum von zwei Jahren. Das vorliegende Globalbudget bezieht sich dementsprechend auf die Fahrplanperiode 2016 - 2017.

Die Trassenpreise für die Benutzung der Schieneninfrastruktur werden 2017 in einer zweiten Tranche erhöht. Im Rahmen der ersten Tranche der Trassenpreiserhöhungen hat sich gezeigt, dass die Folgen nicht bzw. erst im Laufe der Folgejahre auf die Nutzer abgewälzt werden konnten.

Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmungen liegen erst gegen Ende 2015 vor. Da einige Einflussfaktoren auf die Abgeltung, z. B. Auswirkungen der zweiten Tranche der Erhöhung der Trassenpreise auf die Offerten der Transportunternehmungen, Tarifmassnahmen in den Jahren 2016 und 2017 erst später bekannt sind, beruhen zahlreiche Angaben auf dem Wissensstand Anfang 2015 und können noch Änderungen unterworfen sein.

1.1 Auswirkungen der FABI-Umsetzung

Mit der Umsetzung von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahn-Infrastruktur) wird die Finanzierung des Unterhalts und des Ausbaus der Bahninfrastruktur neu geregelt. Die bisher in der Erfolgsrechnung verbuchten Infrastruktur-Folgekosten entfallen ab 2016 für die Kantone. Eben-

so entfallen die bisher in der Investitionsrechnung verbuchten Beiträge und bedingt rückzahlbaren Darlehen an die Privatbahnen.

Stattdessen haben die Kantone gemäss Artikel 57 des mit FABI angepassten Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) einen Beitrag von gesamthaft 500 Mio. Franken an FABI in den Bahn-Infrastrukturfonds (BIF) zu leisten. Aus diesem Fonds werden über die Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmungen der Unterhalt und über die Strategischen Entwicklungsprogramme Bahninfrastruktur (STEP) der Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert. Diese Leistungsvereinbarungen werden zwischen dem Bund und den Transportunternehmungen abgeschlossen.

Die FABI-Beiträge sind nicht Gegenstand des Globalbudgets „Öffentlicher Verkehr“, sondern sind in der Erfolgsrechnung des öffentlichen Verkehrs als Finanzgrösse berücksichtigt.

Die Ausführungsbestimmungen zu FABI sind derzeit noch nicht im Detail bekannt. Die berücksichtigten Werte beziehen sich daher auf den Kenntnisstand Anfang 2015.

1.2 Rahmenbedingungen für das Angebot

Ab 2016 beeinflussen fünf Grossbaustellen das Schienennetz im Raum Lausanne - Biel/Bern - Olten - Aarau. Dies sind:

- Vierspurausbau Olten - Aarau mit Eppenbergtunnel Däniken - Wöschnau
- Ausbau des Bahnhofs Lausanne mit längeren und breiteren Perrons als heute
- Vierspurausbau der Zufahrtsstrecke Renens - Lausanne (heute Dreispur)
- Ausbau Bern Wylerfeld und
- Anpassung der Strecke Bern - Lausanne an die neue Neigetechnik („Wank-Kompensation“).

Eine solche Vielzahl von Baustellen im Raum zwischen Lausanne und Aarau hat Auswirkungen auf das Angebot im Fernverkehr und in der Folge auch auf dasjenige des Regionalverkehrs, insbesondere auf gemeinsam benutzten Strecken auf der Schiene und auf Zubringerlinien im Busverkehr.

Die Nordwestschweizer Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) hat sich dafür eingesetzt, dass die Auswirkungen dieser Baustellen möglichst gering bleiben. So konnte verhindert werden, dass durch eine Umstellung des Fernverkehrs auf der Juralinie Biel - Grenchen Nord - Delémont - Basel die Einbindung der Fernverkehrszüge in Basel zur vollen Stunde verloren geht. So kann auch das heutige Konstrukt der Zubringerlinien, welche in einem gut aufeinander abgestimmten System die Pendler-, Schüler- und Freizeitbedürfnisse in weiten Teilen des Schwarzbubenlands und im Laufental erfüllen, beibehalten werden.

Dennoch haben die Baustellen und die veränderte Führung des Fernverkehrs Auswirkungen auf das Angebot des Regionalverkehrs.

Weitere Änderungen des Busangebots ergeben sich aus der Verkehrszunahme und aus den in den kommenden Jahren geplanten Strassensanierungen des AVT, insbesondere im Raum Gäu. Die Fahrzeiten, mit denen das heutige Bussystem zwischen Olten und Oensingen geplant worden ist, lassen sich im täglichen Betrieb nicht mehr einhalten. So sind dort zusätzliche Betriebsmittel zur Aufrechterhaltung der wesentlichen Funktionen des heutigen Angebots notwendig.

2. Bezug zu den Planungsgrundlagen des Regierungsrates

Legislaturplan 2013 - 2017		Enthalten in Produktegruppe
Nr.	Handlungsziel	1
B.1.1.1	Haushaltgleichgewicht wieder herstellen und Handlungsspielraum zurückgewinnen	X
B.1.5.1	Qualitatives wirtschaftliches Wachstum fördern	X
B.1.6.1	Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr optimieren	X

Integrierter Aufgaben- und Finanzplan 2015 - 2018		Enthalten in Produktegruppe
Nr.	Massnahmen	1
1180	Agglomerationsprogramme 1. Generation Solothurn, Basel und AareLand	X
1494	Agglomerationsprogramme 2. Generation	X

Im vorliegenden Globalbudget ist das Spannungsfeld zwischen dem Handlungsziel der Wiederherstellung des Haushaltgleichgewichts und der Optimierung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr berücksichtigt.

Im Hinblick auf das Ziel der Haushaltskonsolidierung und den Massnahmenplan 2014 wird - mit Ausnahme der Verknüpfung von Bahn und Bus am neuen Bahnhof Bellach - auf die Unterbreitung neuer Angebote verzichtet. Anpassungen und Optimierungen werden jedoch - sofern möglich - im Rahmen des bestehenden Angebots und unter Einhaltung des Plafonds umgesetzt.

3. Leistungsauftrag und Saldovorgabe

3.1 Leistungserbringer

Produktegruppe	Leistungserbringende Dienststelle
Öffentlicher Verkehr	Abteilung öffentlicher Verkehr

3.2 Produktegruppe 1: Öffentlicher Verkehr

3.2.1 Angebots- und Leistungsauftrag

3.2.1.1 Massnahmen im bestehenden Angebot

Massnahme 1: Frankreich-taugliche Flirt-Züge auf der Linie Biel - Delémont - Delle (- Belfort)

Im Hinblick auf die Wiedereröffnung der Strecke (Delémont -) Delle - Belfort, welche auch dem Zubringerverkehr aus dem Raum Grenchen und Solothurn zum TGV-Bahnhof Belfort - Meroux dienen wird, werden auf dem RE Biel - Delle - Belfort ab 2016 Flirt-Züge mit einer technischen Zusatzausrüstung eingesetzt, welche es ermöglicht, auch auf Strecken in Frankreich zu verkehren („Flirt France“).

Im Zusammenhang mit dem andernfalls wegfallenden Anschluss nach Lausanne werden gegenüber heute zusätzliche Fahrten auf dem Abschnitt zwischen Biel, Grenchen Nord und Delémont verkehren.

Der Einsatz der „Flirt France“ und die Ausdehnung der Betriebszeiten führen zu einer höheren Abgeltung. Ein Teil dieser höheren Kosten wird von SBB Fernverkehr getragen, so dass die Abgeltungen für den Kanton Solothurn nicht im selben Mass zunehmen wie die Steigerung der ungedeckten Kosten.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich damit für die Periode 2016 - 2017 um 45'000 Franken.

Massnahme 2: Baufahrplan Niederamt: SBB-Linien S23, S29 und RE Olten - Wettingen

Aufgrund der Grossbaustelle des Vierspurausbaus Olten - Aarau mit dem Eppenbergtunnel ist die Betriebslage zwischen Olten und Aarau sehr angespannt. In den Jahren 2016 und 2017 kann die Linie S23 Langenthal - Olten - Aarau - Lenzburg - Baden, welche die Grunderschliessung für Dulliken, Däniken und Schönenwerd bietet, in Dulliken nicht halten.

Als Ersatz für den wegfallenden Halt der S23 konnte erreicht werden, dass der RegioExpress (RE) Olten - Aarau - Baden - Wettingen ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und am Wochenende in Dulliken hält. Mit dieser Massnahme konnte erreicht werden, dass für Dulliken eine stündliche Bedienung auf der Schiene erhalten bleibt.

Heute wird der RE Olten – Wettingen, abweichend von den üblichen Vereinbarungen zwischen den Kantonen bei grenzüberschreitenden Linien, ohne finanzielle Beteiligung durch den Kanton Solothurn alleine vom Kanton Aargau gemeinsam mit dem Bund bestellt. Dieser Zug dient aber auch dem Raum Olten für Verbindungen in Richtung Aarau - Brugg und in den Raum Baden. An vergleichbaren RE-Verbindungen, z. B. Olten - Luzern, beteiligt sich der Kanton Solothurn.

Zwischen Dulliken und Däniken wird ein Bahnersatz eingerichtet, der die Aufrechterhaltung der Verbindungen innerhalb des Niederamts gewährleistet und in der Hauptverkehrszeit, wenn nur die S29 in Dulliken halten kann, die Anschlüsse in Aarau nach Zürich sichert. Die Kosten für diesen Bahnersatz gehen zulasten des Bauprojekts Vierspur Olten - Aarau.

Mit der Übernahme der Grundbedienung von Dulliken durch den RE muss sich auch der Kanton Solothurn an der Bestellung und der Finanzierung dieses RE beteiligen.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich für die Periode 2016 - 2017 um 420'000 Franken.

Massnahme 3: Regionalverkehr BLS Solothurn - Burgdorf

Ende 2015 beginnen die in den nächsten Jahren andauernden Bauarbeiten im Raum Bern Wylerfeld. Dadurch werden sich die Fahrlagen der Züge Bern - Burgdorf - Olten verschieben. Das heutige System auf der BLS-Linie Solothurn - Burgdorf (- Thun) mit guten Anschlüssen in Burgdorf und Solothurn kann aufgrund dieser veränderten Rahmenbedingungen nicht in gleicher Weise weitergeführt werden.

Hinzu kommt, dass das heutige Angebot in folgenden Punkten unbefriedigend ist:

- knapp verpasste Anschlüsse in den Knoten Solothurn und Hasle-Rüegsau
- ausser in Spitzenzeiten nur Stundentakt im Abschnitt Solothurn - Wiler

- fehlende Anbindung Solothurn - Gerlafingen an die Linie S44 der Berner S-Bahn Wiler - Burgdorf - Bern
- in den Hauptverkehrszeiten Verdichtung zum Halbstundentakt Solothurn - Burgdorf mit hohen Risiken für Anschlussbrüche in Burgdorf und aufgrund ungünstiger Produktionsbedingungen mit tiefem Kostendeckungsgrad.

Ab 2016 wird ein Alternativkonzept der BLS mit einer Neuordnung der bestehenden Leistungen umgesetzt. Dieses Konzept weist für Solothurn folgende Änderungen auf:

- stündlich durchgehende S-Bahn Solothurn - Burgdorf - Bern Wankdorf - Bern
- ergänzend Regionalzug Solothurn - Burgdorf, damit integraler Halbstundentakt auf dem gesamten Korridor
- Verbesserung der Stabilität
- effizientere Produktion, damit auch Verbesserung der Wirtschaftlichkeit
- allerdings auch Verlust der Anschlüsse an den Fernverkehr Richtung Olten - Zürich und Biel, ausser werktags am frühen Morgen.

Obwohl der Anteil des Kantons Solothurn an der Betriebsleistung steigt, lässt sich das Konzept aufgrund der verbesserten Wirtschaftlichkeit für den Kanton Solothurn ohne höhere Abgeltungen umsetzen.

Der Globalbudgetsaldo verändert sich durch diese Massnahme nicht.

Massnahme 4: Abstimmung Anschlüsse SBB/BGU Grenchen

Aufgrund der Anpassungen auf den Linien von Biel über Delémont nach Basel und Porrentruy - Delle (ab 2017 weiter nach Belfort) kreuzen die RE-Züge ab 2016 zur halben Stunde im Bahnhof Grenchen Nord. Zudem verschieben sich die Abfahrtszeiten des Fernverkehrs am Bahnhof Süd um wenige Minuten.

Das Angebot der Buslinien in Grenchen wurde auf diese veränderten Rahmenbedingungen abgestimmt, um die Anschlüsse zwischen Bus und Fernverkehr aufrecht zu erhalten. In diesem Zusammenhang werden auch weitere Optimierungen des Busangebots geprüft.

Der Globalbudgetsaldo verändert sich durch diese Massnahme nicht.

Massnahme 5: Optimierung der PostAuto-Linie 126 Oensingen - Egerkingen - Wolfwil - Aarburg - Olten

Die Querspange Hägendorf - Boningen (- Wolfwil) wird nicht mehr bedient, da sie auch nach mehreren Jahren keine ausreichende Auslastung erreicht hat. Die Linie 126 verkehrt damit ab 2016 grundsätzlich auf dem einheitlichen Linienweg Oensingen - Egerkingen - Wolfwil - Aarburg - Olten. Am Abend und sonntags wird nach wie vor nur der Abschnitt Wolfwil - Olten bedient.

Trotz der wegfallenden Querspange werden gleich viele Fahrzeuge benötigt wie bisher. Ein Teil der freiwerdenden Zeit wird für die dringend erforderliche Anpassung der Fahrzeiten an die gestiegene Verkehrsbelastung verwendet. Damit kann die Linie 126 in der Regel wieder stabil betrieben werden und in Olten, Egerkingen und Oensingen verlässlich die Bahnanschlüsse erreichen.

Werktags entsteht in Wolfwil ein Aufenthalt, der ebenfalls zur Stabilisierung der Linie beiträgt. Trotz dieses Aufenthalts sind die Schülertransporte von und zur Kreisschule Gäu gewährleistet.

Der Globalbudgetsaldo verändert sich durch diese Massnahme nicht.

Massnahme 6: Optimierung BOGG-Linie 505 Oensingen - Mittelgäu - Olten

Die Linie 505 verbindet das Mittelgäu mit Olten und über den Fernverkehrsanschluss in Oensingen auch mit Solothurn, Grenchen und Biel sowie mit den weiteren Linien im Bahnhof Oensingen. Die Linie 505 hat zudem in Neuendorf insbesondere für den Schülertransport wichtige Anschlüsse an die Buslinien 126 und 127 Oensingen - Olten, welche das Aaregäu auf der Achse Wolfwil - Egerkingen mit dem Berggäu verbinden.

Die Entwicklung der Verkehrssituation im Gäu und in der Stadt Olten hat dazu geführt, dass die Anschlüsse kaum mehr eingehalten werden können. In der Hauptverkehrszeit muss bereits seit einiger Zeit ein Pikett-Fahrzeug eingesetzt werden, um die Anschlüsse in Oensingen zu sichern.

Hinzu kommt ab 2016 eine Verschiebung der Abfahrtszeiten des Fernverkehrs in Oensingen um wenige Minuten.

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ist ein Weiterbetrieb nach dem heutigen Konzept nicht mehr möglich. Statt des heutigen Pikett-Fahrzeugs muss werktags durchgehend ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, um die bisherigen Fahrzeiten an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen.

Es ist ein Fahrplansystem vorgesehen, bei dem täglich - ausser sonntags - ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt wird, um die Fahrzeiten einhalten zu können. Je nach Lastrichtung der Nachfrage morgens und abends gelten unterschiedliche Fahrpläne, so dass in der meist frequentierten Richtung gute Anschlüsse an den Fernverkehr bestehen. In der entgegengesetzten Richtung bestehen ebenfalls Anschlüsse, allerdings an die Regionalzüge. Die verlängerten Fahrzeiten führen dazu, dass in Neuendorf nicht mehr alle Anschlussbeziehungen möglich sind. Die Anschlussbeziehungen für die Schülertransporte der Kreisschule sind jedoch weiterhin möglich.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich für die Periode 2016 - 2017 um 445'000 Franken.

Massnahme 7: Anpassung der BOGG-Linie 555 Hägendorf - Allerheiligenberg an die veränderten Verkehrsströme

Die Linie 555 nimmt die Funktionen der Ortsbedienung von Hägendorf, der Erschliessung der ehemaligen Höhenklinik Allerheiligenberg und der Querverbindung nach Langenbruck wahr. Bis Anfang 2014, als die ehemalige Höhenklinik durch ein Altersheim aus dem Waldenburgerthal temporär genutzt wurde, war das Angebot stark auf die Pendlerströme aus dem Waldenburgerthal zum Allerheiligenberg ausgerichtet.

Derzeit werden die Einrichtungen der ehemaligen Höhenklinik Allerheiligenberg von einer ähnlichen Institution aus Olten genutzt. Damit haben sich die Verkehrsströme weitgehend auf den Abschnitt Hägendorf - Allerheiligenberg verlagert.

Das Angebot wurde entsprechend angepasst und die Bedienungszeiten mit den Bedürfnissen der Pendler abgestimmt. Die Bedienung des Abschnitts Allerheiligenberg - Langenbruck wurde auf ein stark reduziertes Angebot an Sonn- und Feiertagen während der Sommermonate beschränkt.

Die Abgeltungen für den Kanton Solothurn für die Linie 555 bleiben gleich hoch. Zusätzlich zur Abgeltung des Kantons übernehmen die bedienten Gemeinden und der Nutzer der Einrichtun-

gen am Allerheiligenberg auch weiterhin die Abgeltungen für eine verbesserte Ortsbedienug von Hägendorf, für Zusatzbedürfnisse der Bedienung des Allerheiligenbergs und für den Abschnitt Allerheiligenberg - Langenbruck.

Der Globalbudgetsaldo verändert sich durch diese Massnahme nicht.

3.2.1.2 Neue Angebote

Im Hinblick auf die Plafonierung des Globalbudgets öV auf dem Niveau von 2015 sind - mit Ausnahme der Verknüpfung von Bahn und Bus am Bahnhof Bellach - im Leistungsauftrag keine neuen Angebote enthalten, welche zu höheren Abgeltungen führen.

Massnahme 8: Verknüpfung von Bahn und Bus am Bahnhof Bellach

Die Verschiebung der Bahnhaltestelle Bellach vom früheren peripheren Standort zum heutigen Standort beim Grederhof erfolgte im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn 1. Generation. Die neue Bahnhaltestelle wurde zum Fahrplan 2014 in Betrieb genommen. Die Aufnahme dieses Projekts durch den Bund ins Agglomerationsprogramm Solothurn als A-Projekt ist an die Bedingung geknüpft, die heute noch fehlende Verknüpfung von Bahn und Bus am Bahnhof Bellach bis Ende 2016 zu realisieren.

Für diese Verknüpfung ist eine Verbindungsstrasse in Bellach von der Bielstrasse zum Bahnhof zu realisieren. Diese Strassenverbindung wird von der Gemeinde Bellach erstellt und wird voraussichtlich zum Fahrplan 2017 zur Verfügung stehen.

Um die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus herzustellen und damit auch weite Teile des Gemeindegebiets von Bellach an die Achse nach Grenchen - Biel anzuschliessen, hat sich im Rahmen einer Studie eine Verlegung der BSU-Linie 2 von der Bielstrasse durch das dort entstehende neue Quartier zum Bahnhof Bellach als beste Lösung gezeigt.

Die Fahrzeiten der Linie 2 sind heute allerdings so angespannt, dass dadurch ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. In der Studie wird vorgeschlagen, mit dem Einsatz dieses Fahrzeugs auch auf den Achsen Bellach - Lommiswil und Bellach - Langendorf neue Verbindungen in die Nachbargemeinden von Bellach zu schaffen.

Diese Studie wird zurzeit aktualisiert. Dabei wird der gesamte Korridor Biberist - Solothurn - Bellach einbezogen, die Nachfrageentwicklung und die Kapazitäten neu beurteilt. Sollte sich aufgrund zwischenzeitlich veränderter Rahmenbedingungen eine andere Lösung als sinnvoller erweisen, wird die geeignetere Lösung umgesetzt. Mit einem Ergebnis dieser Untersuchung ist Ende 2015 zu rechnen.

Unabhängig von der schlussendlich gewählten Variante ist eine Anbindung des Bahnhofs Bellach an das Bussystem nur mit zusätzlichem Betriebsmitteleinsatz möglich. Die Einführung ist nach Fertigstellung der Verbindungsstrasse zum Bahnhof Bellach im Jahr 2017 vorgesehen.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich für die Periode 2016 - 2017 um 260'000 Franken.

3.2.1.3 Nicht ins Globalbudget aufgenommene Angebote

Im Folgenden werden diejenigen Massnahmen, welche das Angebot im öffentlichen Verkehr sinnvoll ergänzen würden, aber im Hinblick auf die Plafonierung der öV-Mittel keinen Eingang in den Leistungsauftrag und ins Globalbudget gefunden haben, kurz beschrieben.

Die angegebenen Beträge, um welche sich der Globalbudgetsaldo erhöhen würde, wenn diese Angebote bestellt würden, bezieht sich jeweils auf einen Betrieb ab dem Fahrplan 2016.

- Ortsbus Oensingen: Die Gemeinde Oensingen betreibt seit 2014 einen Ortsbus. Im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung und die eher periphere Lage des Bahnhofs ist die Erschliessung von Oensingen mittels Ortsbus sinnvoll.

Da dieses Angebot aus terminlichen Gründen nicht ins Globalbudget 2014 - 2015 aufgenommen werden konnte, finanziert die Gemeinde Oensingen den Ortsbus in den Jahren 2014 und 2015 als Versuchsbetrieb selbst.

Der Ortsbus wird 2016 voraussichtlich eine Kostendeckung von knapp über 20 % und damit die Mindestanforderung der Grundangebotsverordnung erreichen. Die entsprechenden Mittel sind nicht im Globalbudget berücksichtigt. Die Abgeltungen sind daher auch weiterhin von der Gemeinde Oensingen zu finanzieren.

Bei einer Aufnahme ins Grundangebot würde sich der Globalbudgetsaldo 2016 - 2017 um 360'000 Franken erhöhen.

- Anschluss Olten SüdWest ans Busnetz Olten: Die Bautätigkeit im neuen Siedlungsgebiet Olten SüdWest hat begonnen und die ersten Wohnungen werden voraussichtlich noch 2015 bezugsbereit sein. Ab dem Fahrplan 2016 wird das neue Siedlungsgebiet als Versuchsbetrieb erschlossen. Die dafür nötigen Mittel sind nicht im Globalbudget berücksichtigt, so dass der Versuchsbetrieb von der Stadt Olten zu finanzieren ist.

Bei einer Aufnahme ins Globalbudget als Versuchsbetrieb mit einer Beteiligung der Stadt Olten würde sich der Globalbudgetsaldo 2016 - 2017 um 180'000 Franken erhöhen.

- Taktverdichtung Solothurn - Gänsbrunnen - Welschenrohr: Die Verdichtung dieser Verbindung mit Bahn und Bus zum Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten ist Bestandteil des Aktionsplans des Mobilitätskonzepts Thal. Eine Umsetzung macht im Hinblick auf die Abklärungen zur Sanierung des Weissensteintunnels jedoch erst dann Sinn, wenn ein Entscheid über die Sanierung des Tunnels gefallen ist und die Zukunft dieser Bahnverbindung gesichert ist.

- Anschluss Region Thal an Regio Oensingen: Bereits im Rahmen der Beratung des vergangenen Globalbudgets im Kantonsrat wurde diese Massnahme diskutiert, aber nicht beschlossen.

Die Busabfahrten in Oensingen mussten aufgrund der Stausituation in der Klus vor Eintreffen der Fernverkehrszüge erfolgen. Mit diesen Fahrten sind ohne zusätzliche Abgeltungen am Nachmittag Busanschlüsse von den Regionalzügen der Jurasüdfusslinie zur Thalbrücke (halbstündlich) bzw. nach Balsthal (stündlich) entstanden. Für die Weiterführung dieses Angebots sind keine zusätzlichen Mittel erforderlich.

Sollen der Anschluss an die Regionalzüge jedoch auch am Morgen angeboten oder die Verbindungen am Nachmittag über Balsthal hinaus erweitert werden, müsste hingegen ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden.

Eine solche Erweiterung würde zu einer Erhöhung des Globalbudgetsaldos 2016 - 2017 um 385'000 Franken führen.

- Anschluss Wasseramt an die S44: Mit der neuen S-Bahn-Linie S44 Solothurn - Gerlafingen - Burgdorf - Bern Wankdorf - Bern (siehe Massnahme 3) entsteht eine stündliche Direkt- und eine Umsteigeverbindung in Richtung Bern Wankdorf und Bern. Der Einzugsbereich dieser S-Bahn könnte mit einer Busverbindung Subingen - Oekingen - Kriegstetten - Gerlafingen auf weitere Teile des Wasseramts ausgedehnt werden. Da-

mit könnte für Verbindungen nach Bern der heutige Umweg über Derendingen - Solothurn vermieden werden. Erste Abklärungen haben ergeben, dass eine solche Buslinie mit einer halbstündlichen Bedienung Kriegstetten - Gerlafingen und einer stündlichen Bedienung ab Subingen voraussichtlich stabil betrieben werden könnte.

Für eine solche Buslinie würde sich der Globalbudgetsaldo für 2016 - 2017 um 450'000 Franken erhöhen.

3.2.2 Finanzielle Veränderungen

3.2.2.1 FABI

Mit der Umsetzung von FABI zahlen die Kantone pauschale Beiträge an Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur. Die bisherigen im Globalbudget enthaltenen Beträge für die Folgekosten der Infrastruktur aus der Erfolgsrechnung sowie die als Finanzströme ausserhalb des Globalbudgets verbuchten Investitionsbeiträge an die Finanzierung der Privatbahnen und an die SBB entfallen ausser allfällige, nicht durch FABI gedeckte, Planungskosten.

Der pauschale Beitrag des Kantons Solothurn beträgt brutto 9,6 Mio. Franken für das Jahr 2016 inklusive Gemeindebeiträge in der Höhe von 3,5 Mio. Franken. Dies entspricht netto einem Betrag von 6,1 Mio. Franken. Dieser Betrag wird ausserhalb des Globalbudgets als Finanzgrösse verbucht.

Bei einer Gesamtbetrachtung von Erfolgsrechnung und Investitionsrechnung ergibt sich für das Jahr 2016 folgendes Bild (jeweils netto in Mio. Franken):

	„Fiktiv“ ohne FABI	Mit FABI
Globalbudgetsaldo (Erfolgsrechnung)	37.1	33.8
Nettoinvestitionen (Investitionsrechnung)	3.7	0.1
FABI-Beitrag (Finanzgrösse, Erfolgsrechnung)	0.0	6.1
Total	40.8	40.0

Damit wird die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch den Kanton Solothurn durch FABI um 0,8 Mio. Franken entlastet.

3.2.2.2 Wegfall der temporären Preissenkung für Bahnstrom

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat im Zeitraum von 2013 - 2015 eine temporäre Senkung der Bahnstrompreise für die Bahnen, welche von der SBB Bahnstrom beziehen, angeordnet. Ab 2016 sind wieder die regulären Preise für den Bahnstrom zu bezahlen. Dadurch erhöht sich der Globalbudgetsaldo 2016 - 2017 um 105'000 Franken.

3.2.2.3 Wegfall des einmaligen Bundesbeitrags 2015

Das Bundesamt für Verkehr hat dem Kanton Solothurn 2015 eine einmalige Kantonsquoten-überschreitung gewährt. Die entsprechenden Mittel in der Höhe von netto 230'000 Franken entfallen ab 2016 wieder.

3.2.2.4 Neues Tarifsystem

Das Distributionssystem des „Direkten Verkehrs“ ist veraltet und erneuerungsbedürftig. Im Zusammenhang mit der Erneuerung wird auf nationaler Ebene ein neues Distributionssystem eingeführt, das auch zusätzliche Funktionalitäten ermöglicht. Mittelfristig bietet dieses System auch Vorteile, welche gemäss den Aussagen der Transportunternehmungen dazu führen sollen, dass keine zusätzlichen Kosten entstehen.

In der Einführungsphase fallen jedoch temporär höhere Kosten an, insbesondere durch die Beschaffung neuer Geräte, welche von den Bestellern zu tragen sind. Der Globalbudgetsaldo 2016 - 2017 erhöht sich hierfür um 130'000 Franken.

3.2.2.5 Trassenpreiserhöhungen

Basierend auf den Erfahrungen bei der ersten Tranche der Trassenpreiserhöhungen können die Mehrkosten bei den Schienen-Transportunternehmungen in den ersten Jahren nicht bzw. nicht vollständig auf die Nutzer überwältzt werden. Entsprechend ist im Globalbudget 2016 - 2017 ein Betrag von 224'000 Franken enthalten.

3.2.3 Plafonierung der öV-Mittel

In der im Massnahmenplan 2014 enthaltenen Plafonierung des Globalbudgets öV auf dem Niveau von 2015 (Massnahme BJD_K15) ist die Umsetzung von FABI noch nicht berücksichtigt. Da mit FABI die Folgekosten für die Infrastruktur im Globalbudget entfallen, ist die Plafonierung um den entsprechenden Betrag zu reduzieren. Damit berechnet sich der Plafonds ab dem Jahr 2016 auf 34.8 Mio. Franken.

	Mio. Franken
Plafonierung gemäss Massnahmenplan 2014	<u>38.5</u>
Mit FABI aus dem Globalbudget entfallende Infrastruktur-Folgekosten	5.8
- davon Gemeindebeiträge	- 2.1
Entfallende Infrastruktur-Folgekosten (netto)	<u>3.7</u>
Plafonierung Globalbudget ab 2016	<u>34.8</u>

3.2.4 Verhältnis der Massnahmen zum Globalbudget

Die angegebenen Beiträge der Massnahmen zum Globalbudgetsaldo beruhen auf dem aktuellen Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage. Bei einzelnen Massnahmen können sich daher abweichende Kosten ergeben. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der Globalbudgetsaldo eingehalten werden kann.

Sollten in kleinerem Umfang weitere Optimierungen des Angebots nötig werden, welche zum Zeitpunkt der Erstellung der Globalbudgetvorlage noch nicht absehbar waren, wird die Regie-

zung ermächtigt, diese unter der Voraussetzung der Einhaltung des Verpflichtungskredits umzusetzen.

3.3 Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr

Produkte:

- ÖV-Planungen
- Betriebswirtschaft und Finanzen ÖV

X xx	Ziele Indikatoren	Standard	Ist 14	Soll 15	Soll 16	Soll 17
11	Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs					
111	Umsetzung neuer ÖV-Angebote	(>) %	100	100	0	100
112	Kundenzufriedenheit Bahn	(>) Index	0	75	0	74
113	Kundenzufriedenheit Bus	(>) Index	0	73	0	73
12	Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel					
121	Kostendeckungsgrad ohne Versuchsbetriebe	(>) %	49	48	49	49

Statistische Messgrößen	Einheit	Ist 14	Plan 15	Plan 16	Plan 17
Gewichtete Haltestellenabfahrten	Anzahl	61'488	62'000	62'000	62'300
Abgeltungen an Transportunternehmungen	(>) MCHF	51.2	47.5	44.2	45.0
Tarifverbundbeiträge	(>) MCHF	3.6	3.3	3.9	3.9

- 11 Das in den vergangenen Globalbudgetperioden aufgeführte Ziel der Schülertransportkonzepte diene vorrangig dazu, in der Startphase die Implementierung dieses Instruments zu messen. Dieses Ziel wurde in der Globalbudgetperiode 2014 - 2015 zu 100 % erreicht. Da dieses Ziel nun erreicht ist und die Schülertransportkonzepte ein fester Bestandteil der Routineabläufe der Schulträger und des AVT geworden sind, ist dieses Ziel in die Globalbudgetperiode 2016 - 2017 nicht mehr übernommen worden.

3.4 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit

3.4.1 Saldovorgabe

Produktgruppenergebnis	in Fr.1'000.-	RE 14	VA 15	Vergangene	Aktuelle		
				GB-Periode	Plan 16	Plan 17	GB-Periode
Aufwand		54'038	55'841	109'879	51'121	51'956	103'077
Ertrag		-18'486	-19'028	-37'514	-17'325	-17'610	-34'935
Globalbudgetsaldo		35'613	36'874	72'365	33'796	34'346	68'142
Saldo der internen Verrechnungen		61	60	121	60	60	120

Produktgruppenergebnis	in Fr.1'000.-	RE 14	VA 15	Vergangene	Aktuelle		
				GB-Periode	Plan 16	Plan 17	GB-Periode
Kosten		54'099	55'901	110'000	51'181	52'016	103'197
Erlös		-18'486	-19'028	-37'514	-17'325	-17'610	-34'935
Saldo		35'613	36'873	72'486	33'856	34'406	68'262

3.4.2 Verpflichtungskredit

		Jahre der GB-Periode 2016 -2017		
		in Franken		Total
Globalbudget	Verpflichtungskredit	2016	2017	
	Zusatzkredit	33'796'000	34'346'000	68'142'000
	Total	33'796'000	34'346'000	68'142'000

3.5 Personal

2016 wird der langjährige stellvertretende Leiter der Abteilung öffentlicher Verkehr pensioniert. Um eine reibungslose Übergabe zu ermöglichen, ist vorgesehen, die Nachfolgeregelung bereits frühzeitig zu treffen, so dass 2016 eine temporäre Doppelbesetzung dieser Stelle im Globalbudget berücksichtigt ist.

Anzahl Pensen / Stellenprozente	Ist 14	Plan 15	Vergangene GB- Periode	Plan 16	Plan 17	Aktuelle GB- Periode
Pensen Mitarbeitende	3.5	3.5	7.0	4.3	3.5	7.8
Anzahl Mitarbeitende	4.0	4.0	8.0	5.0	4.0	9.0
Anzahl Lernende	0	0	0	0	0	0

3.6 Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur vergangenen Globalbudgetperiode

3.6.1 Veränderungen im Leistungsauftrag

Die Inhalte der Produktgruppe öffentlicher Verkehr und Gesamtverkehr im Globalbudget 2016 - 2017 sind im Grundsatz identisch mit denjenigen des vorangegangenen Globalbudgets. Der Angebots- und Leistungsauftrag (Abschnitt 3.2.1) wird um das neue Angebot erweitert.

3.6.2 Laufende Globalbudgetperiode

Verpflichtungskredit GB-Periode 2014-2015	In Mio. CHF
Genehmigter Verpflichtungskredit gemäss SGB Nr. 082/2013	78.9
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RE14 + VA15)	72.4
Zu begründende Differenz	-6.5

Begründung	Detail	Total
Total Sachaufwand		-6.5
- Rabattierung RE Biel - Delémont weiter gewährt	0.05	
- Erhöhung Kantonsquote 2014	0.46	
- Erhöhung Kantonsquote 2015	0.14	
- Erhöhung Bundesanteil an Abgeltung um 1 Prozentpunkt	0.79	
- Erhöhung Bundesanteil an Folgekosten Infrastruktur um 1 Prozentpunkt	0.10	
- Tiefere ungedeckte Kosten insbesondere dank Nachfragezuwachs, Tarifierhö- hungen und Offertverhandlungen	4.67	
- Umsetzung Schülertransportkonzepte	0.19	
- Umsetzung Planungsaufträge	0.10	
Total		-6.5

Der Grossteil der Abweichung ergibt sich infolge guter Abschlüsse mit den Transportunternehmungen über die ungedeckten Kosten sowie nicht vorhersehbarer höherer Bundesbeiträge.

3.6.3 Neue Globalbudgetperiode

Vergleich der laufenden und zukünftigen GB-Periode	In Mio. CHF
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits 2014 - 2015 (RE14 + VA15)	72.4
Beantragter Verpflichtungskredit 2016 – 2017	68.1
Zu begründende Differenz	-4.3

Begründung	Detail	Total
Total Personalaufwand		0.1
+ Überlappende Besetzung aufgrund Pensionierung	0.12	
Total Sachaufwand		-4.2
- Wegfallende Infrastruktur-Folgekosten aufgrund FABI	-7.49	
+ Frankreich-taugliches Rollmaterial RE Biel - Delémont (- Belfort)	0.05	
+ RE Olten - Wettingen	0.42	
+ Optimierung Linie 505	0.45	
+ Korridor Solothurn - Bellach	0.29	
+ Wegfall temporäre Strompreissenkung	0.11	
+ Wegfall einmaliger Bundesbeitrag 2015	0.23	
+ Beitrag neues Tarifsysteem	0.13	
+ Einsatz von Pikett- und Reservefahrzeugen für Entlastungskurse auf überlasteten Linien des Grundangebots, Kostenentwicklung	1.19	
+ Trassenpreiserhöhung, 2. Tranche	0.22	
+ Entwicklung Verbundbeiträge	0.10	
+ Schülertransportkosten	0.10	
Total		-4.3

Die wesentlichen Positionen sind im Leistungsauftrag im Einzelnen beschrieben.

4. Finanzströme und Investitionen ausserhalb des Globalbudgets

	Tausend Schweizer Franken	RE14	VA15	Plan16	Plan17
Finanzgrössen ausserhalb Globalbudget					
Abschreibungen Investitionsbeiträge ÖV		10'964	6'575	411	436
FABI Beiträge netto				6'144	6'208
Investitionen					
Nettoinvestitionen Öffentlicher Verkehr		3'035	3'546	-624	-598

Die negativen Salden der Investitionen ergeben sich daraus, dass zwar der Grossteil der Investitionen entfällt, aber die Rückzahlungen aus den Darlehen, welche den Transportunternehmungen in der Vergangenheit gewährt wurden, weiter laufen.

5. Rechtliches

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

Die im Massnahmenplan 2014 vorgesehene Plafonierung des öV-Angebots auf dem Stand 2015 wird mit dem Globalbudget 2016 - 2017 eingehalten.

6. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates

Roland Heim
Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

7. **Beschlussesentwurf**

Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“; Produktegruppenziele und Verpflichtungskredit für die Jahre 2016 und 2017

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 74 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986¹⁾, gestützt auf § 19 Absatz 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 31. März 2015 (RRB Nr. 2015/573), beschliesst:

1. Für das Globalbudget "Öffentlicher Verkehr" werden für die Jahre 2016 und 2017 folgende Produktegruppenziele festgelegt:
 - 1.1. Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs
 - 1.2. Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel.
2. Für das Globalbudget "Öffentlicher Verkehr" wird als Saldovorgabe für die Jahre 2016 bis 2017 ein Verpflichtungskredit von 68'142'000 Franken beschlossen.
3. Der Verpflichtungskredit für das Globalbudget "Öffentlicher Verkehr" wird bei einer vom Regierungsrat beschlossenen Lohnanpassung gemäss § 17 des Gesamtarbeitsvertrages vom 25. Oktober 2004³⁾ angepasst.
4. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

Verteiler KRB

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

¹⁾ BGS 111.1.

²⁾ BGS 115.1.

³⁾ BGS 126.3.