

# **Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ für die Jahre 2018 und 2019**

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates  
an den Kantonsrat von Solothurn  
vom 4. April 2017, RRB Nr. 2017/618

## **Zuständiges Departement**

Bau- und Justizdepartement

## **Vorberatende Kommissionen**

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission  
Finanzkommission

## Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung .....	3
1. Einleitende Bemerkungen.....	5
1.1 Planungsstand .....	5
1.2 Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr .....	5
2. Bezug zu Planungsgrundlagen des Regierungsrates .....	5
3. Leistungsauftrag und Saldovorgabe .....	6
3.1 Leistungserbringer .....	6
3.2 Produktgruppen.....	6
3.2.1 Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr.....	6
3.2.2 Angebots- und Leistungsauftrag .....	6
3.2.2.1 Schlüsselmassnahmen .....	7
3.2.2.2 Massnahmen ohne Erhöhung des Globalbudgetsaldos.....	11
3.2.2.3 Massnahmen mit Erhöhung des Globalbudgetsaldos.....	11
3.2.2.4 Nicht in den Leistungsauftrag aufgenommene Angebote.....	13
3.2.3 Veränderung der finanziellen Rahmenbedingungen .....	15
3.2.3.1 Wegfall Rabattierung RegioExpress Biel - Delémont.....	15
3.2.3.2 Wegfall Subventionierung RegioExpress Biel - Delémont durch SBB Fernverkehr.....	15
3.2.3.3 Entwicklung der Bundesbeiträge .....	15
3.2.4 Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr .....	16
3.2.5 Verhältnis der Massnahmen zum Globalbudget .....	16
3.3 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit.....	16
3.3.1 Saldovorgabe .....	16
3.3.2 Verpflichtungskredit.....	16
3.4 Personal .....	17
3.5 Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur laufenden Globalbudgetperiode ...	17
3.5.1 Veränderungen im Leistungsauftrag .....	17
3.5.2 Laufende Globalbudgetperiode 2016 - 2017 .....	17
3.5.3 Neue Globalbudgetperiode 2018 - 2019 .....	17
4. Finanzströme und Investitionen ausserhalb des Globalbudgets.....	18
5. Rechtliches.....	18
6. Antrag.....	19
7. Beschlussesentwurf .....	21

## Kurzfassung

Gegenstand dieser Vorlage ist die Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Abgeltungen des Kantons an die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, an die Tarifverbände und an die Schülertransportkosten der Schulträger. Der Leistungsauftrag 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. Bezüglich des öffentlichen Verkehrs führt der Legislaturplan 2013 - 2017 das Handlungsziel „Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr optimieren“ auf.

Dank guter Offertverhandlungen, einer Nachfragesteigerung sowie Tarifmassnahmen fielen die Abgeltungen an die Transportunternehmen in der laufenden Globalbudgetperiode tiefer aus als ursprünglich budgetiert.

Dies erlaubt es, einige Angebotsanpassungen und -erweiterungen in die neue Globalbudgetperiode aufzunehmen. Die wichtigsten Massnahmen werden unter Ziffer 3.2.2.1 „Schlüsselmassnahmen“ beschrieben. Hervorzuheben sind hier insbesondere der Ausbau der S-Bahn Aargau - Solothurn, welche der Region Olten ein wesentlich attraktiveres S-Bahn-Angebot bringen wird sowie die Busoptimierung Olten Gösgen Gäu.

Dank einer guten Planung ist es aber auch möglich, Optimierungen des bestehenden Angebotes umzusetzen, ohne den Globalbudgetsaldo zu belasten.

Die Finanzierung des Unterhalts und des Ausbaus der Bahninfrastruktur gemäss FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) hat sich gut eingespielt.

Für das Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ wird ein Verpflichtungskredit für die Jahre 2018 und 2019 in der Höhe von Fr. 69'528'000.00 beantragt. Mit diesem Verpflichtungskredit ist die Plafonierung des Globalbudgets „Öffentlicher Verkehr“ auf dem Niveau von 2015 (Massnahmenplan 2014) eingehalten.

a) Globalbudget: "Öffentlicher Verkehr"

1. Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr

1.1. Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

1.2. Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel

b) Verpflichtungskredit 2018 und 2019

**69'528'000 Franken**



Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf zum Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ für die Jahre 2018 und 2019.

## 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 Verpflichtungskredites für die Abgeltungen des Kantons Solothurn an die Transportunternehmen 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 Produktgruppenziele „Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs“ und „optimaler Einsatz der finanziellen Mittel“ erreicht werden sollen.

### 1.1 Planungsstand

Das Globalbudget des öffentlichen Verkehrs umfasst in Abstimmung mit dem Bestellverfahren jeweils einen Zeitraum von zwei Jahren. Das vorliegende Globalbudget bezieht sich dementsprechend auf die Fahrplanperiode 2018 - 2019.

Die Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmen für die Jahre 2018 - 2019 werden im Laufe des Jahres 2017 verhandelt und liegen erst gegen Ende 2017 / Anfang 2018 vor. Da einige Einflussfaktoren auf die Abgeltungsbeträge wie z.B. allfällige Tarifmassnahmen erst später bekannt sind, beruhen zahlreiche Angaben auf dem Wissensstand Anfang 2017 und können noch Änderungen erfahren.

### 1.2 Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr

Gemäss Massnahmenplan 2014 sind die Mittel für den öffentlichen Verkehr auf dem Niveau des Globalbudgets für das Jahr 2015 zu plafonieren. Das vorliegende Globalbudget trägt dieser Plafonierung Rechnung.

## 2. Bezug zu Planungsgrundlagen des Regierungsrates

<b>Legislaturplan 2013 - 2017</b>		Enthalten in Produktegruppe
<b>B.1.1</b>	<b>Gleichgewicht des Finanzhaushaltes wieder herstellen</b>	1
B.1.1.1	Haushaltgleichgewicht wieder herstellen und Handlungsspielraum zurückgewinnen	x
<b>B.1.5</b>	<b>Wirtschafts- und Arbeitsstandort stärken</b>	1
B.1.5.1	Qualitatives wirtschaftliches Wachstum fördern	x
<b>B.1.6</b>	<b>Bedarfs- und zukunftsgerichtete Verkehrsinfrastruktur erhalten bzw. aufbauen</b>	1
B.1.6.1	Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr optimieren	x

<b>Integrierter Aufgaben- und Finanzplan 2018 - 2021</b>		Enthalten in Produktegruppe
<b>2.4</b>	<b>Massnahmen Bau- und Justizdepartement</b>	1
1494	Agglomerationsprogramme 2. Generation	x
5387	Agglomerationsprogramme 3. Generation	x

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

Im Hinblick auf das Ziel der Haushaltskonsolidierung und den Massnahmenplan 2014 werden nur neue Massnahmen umgesetzt, welche der Erreichung des Zieles B.1.6.1 „Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr optimieren“ dienen. Wo immer möglich werden Anpassungen und Optimierungen im Rahmen des bestehenden Angebotes vorgenommen, um den öffentlichen Verkehr im Kanton Solothurn weiterhin attraktiv zu gestalten.

### 3. Leistungsauftrag und Saldovorgabe

#### 3.1 Leistungserbringer

<b>Produktegruppe</b>	<b>Leistungserbringende Dienststelle</b>
Öffentlicher Verkehr	Abteilung öffentlicher Verkehr

#### 3.2 Produktgruppen

##### 3.2.1 Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr

Produkte: ÖV-Planungen, Betriebswirtschaft und Finanzen ÖV

X xx	<b>Ziele Indikatoren</b>	Standard	Ist 16	Soll 17	<b>Soll 18</b>	<b>Soll 19</b>
<b>11</b>	<b>Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs</b>					
111	Umsetzung neuer ÖV-Angebote	(>) %	0.0	0.0	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
112	Kundenzufriedenheit Bahn	(>) %	0.0	74.0	<b>0.0</b>	<b>74.0</b>
113	Kundenzufriedenheit Bus	(>) %	0.0	73.0	<b>0.0</b>	<b>73.0</b>
<b>12</b>	<b>Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel</b>					
121	Kostendeckungsgrad ohne Versuchsbetriebe	(>) %	52.9	49.0	<b>52.0</b>	<b>52.0</b>
	<b>Statische Messgrössen</b>	Einheit	Ist 16	Soll 17	<b>Plan 18</b>	<b>Plan 19</b>
	Gewichtete Haltestellenabfahrten	Anzahl	62'396	62'300	<b>63'200</b>	<b>64'700</b>
	Abgeltungen an Transportunternehmungen	(>) MCHF	41.4	44.0	<b>44.5</b>	<b>45.4</b>
	Tarifverbundbeiträge	(>) MCHF	4.3	4.1	<b>4.5</b>	<b>4.5</b>

111 Für die Jahre 2016 und 2017 wurden keine neuen öV-Angebote geplant.

112 / 113 Die Umfragen zur Kundenzufriedenheit werden im 2-Jahres-Rhythmus durchgeführt, die nächsten Befragungen finden in den Jahren 2017 und 2019 statt. Im Jahr 2015 betrug die Kundenzufriedenheit mit der Bahn 76 (von 100 möglichen) Punkten, beim Busangebot wurden 73 Punkte erreicht.

##### 3.2.2 Angebots- und Leistungsauftrag

Die im Angebots- und Leistungsauftrag angegebenen Veränderungen des Globalbudgetsaldos je Massnahme basieren auf dem Planungsstand der Angebote Anfang 2017. Zu diesem Zeitpunkt liegen noch keine Offerten der Transportunternehmen für die Periode 2018 - 2019 vor. Auch die Verteilschlüssel für die Abgeltungen zwischen den Bestellerkantonen für veränderte und neue Angebote und die Bundesbeiträge für die Linien des Regionalverkehrs liegen noch nicht definitiv vor. Die den angegebenen Werten zugrundeliegenden Kosten und Erlöse wurden daher auf Basis der Kennziffern des Angebots und von Erfahrungswerten abgeleitet. Die Abgel-

tungen für einzelne Angebote können im Einzelfall von den hier angegebenen Werten abweichen. Die Abgeltungen in der Summe über das gesamte Angebot und damit auch die Veränderung des Globalbudgetsaldos liegen aber voraussichtlich in derselben Grössenordnung wie die in diesem Kapitel angegebenen Werte.

Mit dem Angebots- und Leistungsauftrag 2018 - 2019 wird das bisherige Angebot, soweit es sich bewährt hat, weitergeführt. Hinzu kommen einige wenige Anpassungen an die veränderte Nachfrage, Optimierungen sowie der Ausbauschnitt 2019 der S-Bahn Aargau - Solothurn.

Die vorgesehenen Massnahmen wurden im Hinblick auf die Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr auf die wesentlichsten Elemente beschränkt, welche im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel realisiert werden können. Einzelne Angebote mit einer sehr geringen Nachfrage werden reduziert bzw. zu bestimmten Zeiten nicht mehr angeboten.

Die Massnahmen sind unterteilt in

- Schlüsselmassnahmen, welche für die Weiterentwicklung des öV-Angebots zentral sind.
- Massnahmen, welche ohne Erhöhung des Globalbudgetsaldos realisiert werden können.
- Massnahmen, welche zwar zu einer Erhöhung des Globalbudgetsaldos führen, deren Abgeltungen aber voraussichtlich innerhalb der plafonierten Mittel für den öffentlichen Verkehr Platz finden.

Die angegebenen Werte basieren darauf, dass die Transportunternehmen in den Offerten 2018 / 2019 die Vorgaben der Besteller einhalten werden. Dies betrifft insbesondere die Vorgabe, das bestehende Angebot zu maximal denselben Abgeltungen wie bisher anzubieten. Sollten die Offerten so ausfallen, dass nicht alle hier aufgeführten Massnahmen umgesetzt werden können, haben die Schlüsselmassnahmen und die Massnahmen ohne Mehrkosten bei der Realisierung Vorrang.

Im Folgenden ist mit „Fahrplan 2018“ der Fahrplan gemeint, welcher am 10. Dezember 2017 in Kraft treten und bis am 8. Dezember 2018 gelten wird; mit „Fahrplan 2019“ der Fahrplan, welcher am 9. Dezember 2018 in Kraft treten und bis am 14. Dezember 2019 gelten wird.

### 3.2.2.1 Schlüsselmassnahmen

#### *Massnahme 1: S-Bahn Aargau - Solothurn*

Die Fertigstellung erster Elemente des Vierspurausbaus Olten - Aarau ermöglicht bereits vor der im Jahr 2021 geplanten Eröffnung des Eppenbergtunnels und damit der Fertigstellung der gesamten Vierspur Olten - Aarau die Einführung eines verbesserten S-Bahn-Angebots in der Agglomeration "AareLand" Aarau - Olten - Zofingen.

Bereits im Fahrplan 2019 kann die S-Bahn die Haltestellen im Niederamt - leider vorerst weiterhin mit Ausnahme von Dulliken - im Halbstundentakt bedienen. Dabei wird die S-Bahn-Linie S29 Turgi - Aarau - Olten - Langenthal, welche heute in der Hauptverkehrszeit das Angebot von Aarau nach Olten zum Halbstundentakt verdichtet, zwischen Olten und Aarau durch die ganztägig verkehrende S26 Rotkreuz - Aarau - Olten ersetzt. Damit ergibt sich für Schönenwerd und Däniken neu tagsüber durchgehend der Halbstundentakt auf der S-Bahn.

Zwischen Olten und Langenthal werden die bisherigen Fahrten der Linie S26 durch Fahrten der Linie S23 ersetzt.

Im Einzelnen umfasst diese Massnahme folgende Bestandteile:

- Beibehalt der S23 Baden - Brugg - Aarau - Olten - Langenthal (stündlich, ohne Halt in Dulliken).
- Halbstundentakt Olten - Langenthal in den Hauptverkehrszeiten mit der S23 (heute alternierend S23/S29).
- Stündliche Verlängerung der S26 Rotkreuz - Aarau nach Olten mit Halt in Schönenwerd, Däniken und Dulliken; dadurch Halbstundentakt mit der S23 und der S26 für Schönenwerd und Däniken.
- Die S29 Turgi - Aarau verkehrt in diesem Schritt nur noch zwischen Turgi und Aarau.

In einem weiteren Schritt, sobald die dafür nötige Infrastruktur im Raum Olten in Betrieb ist, wird die S29 Turgi - Aarau nach Olten verlängert. Die S29 bedient den Abschnitt Aarau - Olten ohne Zwischenhalt und verkehrt ab Olten anstelle der heutigen S8 nach Zofingen - Sursee weiter. Von diesem Ausbauschnitt profitieren insbesondere Kunden aus dem Raum Sursee - Zofingen nach Aarau und weiter, welche damit eine umsteigefreie Verbindung erhalten. Die Realisierung dieses Schritts ist für den Fahrplan 2020 beziehungsweise - falls die Infrastruktur bereits im Jahr 2019 zur Verfügung steht - im Verlauf des Fahrplans 2019 geplant.

Der Ausbau der S-Bahn Aargau - Solothurn führt zu einer Erhöhung des Globalbudgetsaldos von voraussichtlich 663'000 Franken.

#### *Massnahme 2: Busoptimierung Olten Gösgen Gäu*

Das Buskonzept Olten Gösgen Gäu orientiert sich an den im Mobilitätsplan Olten erarbeiteten Anforderungen. Im Vordergrund steht eine Stärkung des öV-Angebots durch eine klare und verständliche Linienstruktur, durch bessere Anschlüsse Bahn / Bus und durch Taktverdichtungen auf Linien mit starker Nachfrage. Das Angebot auf äusserst schwach benutzten Linien wird reduziert.

<b>Linie</b>	<b>Korridor</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Ziele / Anmerkungen</b>
501	Trimbach - Olten – Dulliken	Verknüpfung der Linienäste Trimbach und Dulliken	Optimierung der Verknüpfung, Erhöhung der Betriebsstabilität
502	Olten - Aarburg - Oftringen	Isolierter Betrieb bis Olten	Erhöhung der Betriebsstabilität im restlichen Busnetz
501 505	Egerkingen - Hägendorf - Olten	In den Hauptverkehrszeiten Halbstundentakt Egerkingen - Olten statt der bisherigen Eil Kurse (Linie 127)	Systematisierung
		Viertelstundentakt Hägendorf - Olten mit Halt an allen Haltestellen und ohne Umwege	Systematisierung, Viertelstundentakt für Hägendorf, Rickenbach und Wangen; Verzicht auf Umwege (Wangen, Mühlestrasse)
126 127	Oensingen - Egerkingen - Neuen-dorf - Wolfwil	Halbstundentakt Oensingen - Egerkingen - Wolfwil	Vorlauf öV-Drehscheibe Egerkingen



513	Hägendorf - Härkingen Briefpost	Beschränkung der „Industrielinie“ auf den gut genutzten Abschnitt Hägendorf - Briefpostzentrum	Bedienung Industrie Egerkingen / Neuendorf durch Halbstundentakt von Oensingen (126/127) und in der Hauptverkehrszeit von Olten (501)
-----	---------------------------------	--	---

Linie	Korridor	Massnahme	Ziele / Anmerkungen
501 505 572	Gäu - Olten Industrie	Weiterführung der Linien aus dem Berggäu zur Industrie Olten / nach Schönenwerd	Direktverbindungen Gäu - Olten Industrie - Niederamt und Taktverdichtung Olten Bahnhof - Industrie
511 571	Egerkingen - Mittelgäu - ERO - Olten SüdWest - Olten - Trimbach - Lostorf	Durchmesserlinie Egerkingen - Mittelgäu - Lostorf via ERO und Olten SüdWest: Viertelstundentakt Olten - Lostorf	Direktverbindungen Egerkingen und Mittelgäu ins Niederamt; Bedienung Kleinwangen; Ersatz separate Linie Olten SüdWest; Verdichtung Hauptachse Olten - Lostorf
572	Olten - Obergösgen - Schönenwerd	Schliessen von Taktlücken	Systematisierung des Angebots
517	Olten - Obergösgen / Lostorf Mahren - Lostorf - Rohr	Getrennte Linien entsprechend Funktionen der Linienäste; Verzicht auf Samstagangebot und damit am Wochenende keine Bedienung von Rohr, Lostorf Mineralquelle	Konzentration auf gut genutztes Angebot; Erschliessung des bisher nicht bedienten Ortsteils Lostorf Mahren; Einsatz Kleinbus Mahren - Rohr
503	Olten Bornfeld - Meierhof - Starrkirch Wil - Dulliken	Aufteilung in zwei Linienäste mit je halbstündlichem Angebot; Verlängerung über Dulliken Lehmgrube nach Dulliken Zentrum	Fernverkehrsanschlüsse für Linienast Starrkirch - Meierhof; Erschliessung neuen Potenzials durch neue Linienführung

Tabelle 1: Buskonzept Olten Gösigen Gäu, Massnahmen 2018 – 2019

Das Angebot am Abend sowie an Sonn- und Feiertagen bleibt weitgehend unverändert. Dadurch kann erreicht werden, dass das optimierte Angebot nur beschränkt zusätzliche Mittel erfordert.

Gemäss dem Konzept ist eine etappierte Umsetzung vorgesehen. Erste Massnahmen, welche nur in geringem Umfang einen Infrastrukturausbau erfordern, sind für das Fahrplanjahr 2018 vorgesehen. Das Buskonzept als Ganzes soll im Jahr 2019 realisiert werden.

Die Erschliessung von Olten SüdWest ist ab 2019 mit einer regionalen Buslinie vorgesehen. Damit können regionale und städtische Bedürfnisse an den öffentlichen Verkehr koordiniert abgewickelt werden. Für die Übergangszeit bis 2019 wird der Versuchsbetrieb mit der isolierten Linie nach Olten SüdWest voraussichtlich fortgeführt. An diesen Versuchsbetrieb leistet der Kanton Solothurn 2018 einen Beitrag gemäss den gesetzlichen Vorgaben.

Ein weiterer Schritt ist mit der Inbetriebnahme der öV-Drehscheibe Schönenwerd und der Weiterentwicklung der S-Bahn mit der Inbetriebnahme der Vierspur Olten - Aarau im Jahr 2021 vorgesehen. Die entsprechenden Massnahmen sind nicht Bestandteile des vorliegenden Leistungsauftrags 2018 – 2019.

Trotz der grossen Umstrukturierungen und der damit verbundenen verbesserten Erschliessungen erhöht sich der Globalbudgetsaldo mit der Umsetzung der Busoptimierung Olten Gösigen Gäu lediglich um 256'000 Franken.

*Massnahme 3: Buskonzept Lyss - Messen - Solothurn und Optimierung Solothurn Brühl - Subingen (- Herzogenbuchsee)*

Der Betrieb der Linien im Perimeter Lyss - Messen - Solothurn hat sich nach der Übernahme durch den RBS bewährt und die Nachfrage hat sich gut entwickelt. Nach einigen Jahren werden Optimierungen vorgenommen. Im Einzelnen sind geplant:

- Linie 8 Solothurn - Büren an der Aare: Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend; Beschränkung auf den Abschnitt Solothurn Hauptbahnhof - Büren an der Aare; in Büren weiterhin Durchbindung mit Linie 898 Richtung Schnottwil - Münchenbuchsee.
- Linie 362 Lyss - Schnottwil: Verstetigung und leichter Ausbau.
- Linie 363 Lyss - Messen: Verstetigung und leichter Ausbau.
- Linie 371 Jegenstorf - Messen: Hupterschliessung für Messen, Stundentakt mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend, Verlängerung der Regelkurse ab Messen bis Ruppoldsried und der Verdichtungskurse in der Hauptverkehrszeit bis Balm.
- Linie 883 Bätterkinden - Limpach - Messen: Als verlängerte Linie 363 leichter Ausbau Montag bis Freitag, kein Angebot mehr am Samstag.
- Linie 898 Büren an der Aare - Schnottwil - Münchenbuchsee: Beschränkung auf den Abschnitt Büren - Münchenbuchsee; Verzicht auf die heutige Stichfahrt über Messen, Verdichtung der Bedienung zum Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend.

Im Wesentlichen bringt das neue Konzept eine klarere Linienführung und ein übersichtlicheres Angebot als heute. Zugunsten einer konsequenten, guten Erschliessung der Hauptachsen wird das Angebot auf sekundären Verbindungen Nachfrage gerecht angepasst. Insbesondere der Halbstundentakt auf der Linie 8 in den Hauptverkehrszeiten bringt für den Kanton Solothurn wesentliche Vorteile.

Die PostAuto-Linien 882 Schnottwil - Bätterkinden, 885 und 886 Lohn-Lüterkofen - Schnottwil sowie die RBS-Linie 884 Bätterkinden - Koppigen sind von dieser Massnahme nicht betroffen.

Die BSU-Linie 5 Solothurn Brühl - Subingen (- Herzogenbuchsee) verkehrt heute am Abend und an Sonntagen auf dem Abschnitt zwischen Brühl und Hauptbahnhof im Halbstundentakt, auf dem weiteren Abschnitt über Subingen nach Herzogenbuchsee nur im Stundentakt. Heute werden für einen Teil der Fahrten nach Solothurn Brühl die auf der RBS-Linie 8 eingesetzten Busse genutzt. Mit dem Buskonzept Lyss - Messen - Solothurn stehen diese Busse nicht mehr für die Linie 5 zur Verfügung.

Anstatt zu diesen Zeiten einen Bus nur für das Aufrechterhalten des Halbstundentakts zwischen Solothurn Brühl und Hauptbahnhof einzusetzen, ist vorgesehen, diesen Bus weiter bis Subingen zu führen. Damit kann ohne zusätzlichen Betriebsmitteleinsatz auch das Wasseramt von der Optimierung der RBS- und BSU-Linien profitieren.

Die Umsetzung des Buskonzepts Lyss - Messen - Solothurn mit der Anpassung Solothurn Brühl Subingen kann ohne Erhöhung des Globalbudgetsaldos umgesetzt werden.

### 3.2.2.2 Massnahmen ohne Erhöhung des Globalbudgetsaldos

#### *Massnahme 4: Verlängerung Buslinie Grenchen - Lengnau - Orpund und Biel Rolex*

Die BGU-Linie 34 Grenchen Postplatz - Lengnau soll ab dem Jahr 2019 von Lengnau weiter alternierend über Meinisberg nach Orpund und über Pieterlen in das Arbeitsplatzgebiet bei Biel verlängert werden. Diese Massnahme entspricht einer langjährigen Forderung der Region. Mit der Verlängerung wird das Einzugsgebiet von Grenchen und der Fernverkehrsanschlüsse insbesondere am Bahnhof Süd wesentlich erweitert. Zudem kann ein heute ausserhalb des öffentlichen Verkehrs geführter Shuttlebus von Grenchen Nord in das Arbeitsplatzgebiet am östlichen Rand von Biel eingestellt werden.

Die Linie 34 verkehrt heute im Hinblick auf die Fernverkehrsanschlüsse alternierend via Grenchen Süd bzw. Grenchen Nord zum Postplatz. Der Linienast via Grenchen Süd wird im Hinblick auf die Anschlüsse an die Regio-Express-Züge am Bahnhof Grenchen Nord um ein kurzes Stück dorthin verlängert. Diese Massnahme ist unabhängig von der Verlängerung auf dem Berner Teil der Linie und wird daher im Jahr 2018 umgesetzt.

#### *Massnahme 5: Anpassung der Buslinie 94 Balsthal - Waldenburg an die Nachfrage und an übergeordnete Anschlüsse*

An Samstagen ist die Nachfrage auf der Linie 94 relativ schwach und rechtfertigt den heute am Morgen mit drei Kurspaaren und am Mittag mit einem Kurspaar angebotenen Halbstundentakt nicht mehr. Daher wird an Samstagen nur noch der durchgehende Stundentakt angeboten.

#### *Massnahme 6: Optimierungen der Buslinien 112 Laufen - Kleinlützel, 114 Laufen - Grindel - Bärschwil und 118 Laufen - Liesberg - Riederwald*

Die gestiegene Nachfrage auf den Buslinien 112 Laufen - Kleinlützel - Roggenburg, 114 Laufen - Grindel - Bärschwil und 118 Laufen - Liesberg ermöglicht es, das Angebot zu harmonisieren und zu optimieren.

Auf der Linie 112 wird die Betriebszeit ausgedehnt und morgens sowie abends ein Kurspaar mehr eingesetzt.

Auf der Linie 114 verkehrt an Samstagen morgens ein Kurspaar weniger, an Sonntagen morgens und abends je ein Kurspaar mehr. Zudem verkehren die Abendkurse der Linie 114 von Bärschwil aus weiter auf der Linie 118 nach Liesberg.

### 3.2.2.3 Massnahmen mit Erhöhung des Globalbudgetsaldos

#### *Massnahme 7: Aufnahme des Ortsbusses Oensingen ins Grundangebot*

Der seit 2014 von der Gemeinde bestellte Ortsbus Oensingen (Linie 125) hat nach Abschluss der Versuchsphase in der Folgeperiode 2016 - 2017 die für das Grundangebot geforderte Kostendeckung von 20% knapp erreicht. Das Angebot ist jedoch aus finanziellen Gründen in der vergangenen Periode nicht ins Grundangebot aufgenommen worden.

Im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die eher periphere Lage des Bahnhofs und die Nutzung durch Pendler und Schüler übernimmt der Ortsbus Oensingen eine wichtige Rolle in der Feinverteilung und stellt damit eine sinnvolle Ergänzung zum Angebot des Fern- und Regionalverkehrs dar.

Der Ortsbus Oensingen wird daher ins Grundangebot aufgenommen, sofern eine Kostendeckung von mindestens 20% erreicht werden kann. Da das Angebot noch besser auf die Nachfrage abgestimmt wurde, ist zu erwarten, dass der Ortsbus Oensingen in den Jahren 2018 - 2019 dieses Ziel erreichen wird.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich damit um 360'000 Franken.

*Massnahme 8: Optimierung Bahnverbindung Solothurn - Grenchen - Biel*

Im Raum Grenchen - Solothurn - Oensingen ist die Auslastung der Regionalzüge von Solothurn in Richtung Biel und Olten in etwa gleich hoch. Das Angebot Solothurn - Biel weist aber im Gegensatz zum Angebot Solothurn - Olten am Abend sowie an Sonntagen tagsüber einige Taktlücken auf, in denen die Regionalzüge nur im Stundentakt verkehren.

Mit den neuen Bahnhaltstellen Solothurn Allmend und Biel Bözingenfeld sowie der näher zum Siedlungsschwerpunkt verschobenen Haltestelle Bellach hat der Regionalverkehr Solothurn - Biel an Bedeutung gewonnen. Zudem besteht eine halbstündliche Städteverbindung Solothurn - Grenchen nur zu denjenigen Zeiten, in denen auch der Regionalverkehr halbstündlich verkehrt. Im aktuellen Fernverkehrskonzept bestehen zu Zeiten ohne Halbstundentakt der Regionalzüge in Biel auch jeweils nur Anschlüsse an den Fernverkehr von / nach Lausanne, nicht jedoch von / nach Genf.

Aufgrund der gestiegenen Bedeutung des Regionalverkehrs Solothurn - Grenchen - Biel sowie im Hinblick auf die Städteverbindung Solothurn - Grenchen und die Anschlüsse an den Fernverkehr in Biel wird das Angebot abends und am Sonntag zum Halbstundentakt verdichtet.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich durch diese Massnahme um 134'000 Franken.

*Massnahme 9: Anschluss der Region Thal in Oensingen an die Regionalzüge Solothurn - Olten*

Die Region Thal hat gute Verbindungen nach Oensingen mit Anschluss an den Fernverkehr und die meisten übrigen regionalen Bahn- und Buslinien. Allerdings haben Bahnen und Busse aus dem Thal in Oensingen keinen Anschluss an die Regionalzüge Solothurn - Olten. Insbesondere die Arbeitsplatzgebiete in der Region Egerkingen - Hägendorf - Wangen bei Olten sind damit schlecht ans Thal angebunden.

Die Regionalzüge Solothurn - Olten bedienen Oensingen um die halbe Stunde in beide Richtungen etwa zur gleichen Zeit. Damit bestehen günstige Voraussetzungen für einen Anschluss aus der Region Thal an diese Züge.

Mit Einsatz eines zusätzlichen Busses sollen Balsthal und das Dünnerthal bis Aedermannsdorf an die Regionalzüge angebunden werden. Der erste Bus am Morgen in Richtung Oensingen und der letzte Bus am Abend ins Thal verkehren bis / ab Welschenrohr. Ein darüber hinausgehender Einzugsbereich (z.B. Welschenrohr oder Mümliswil) würde den Einsatz weiterer Busse erfordern und ist im Hinblick auf die Kostenfolgen nicht vorgesehen.

Der Bahnhof in Balsthal wird am Morgen in Richtung Oensingen und am Abend in Richtung Aedermannsdorf bedient. Damit erhält auch Balsthal eine schlanke Verbindung zu den Regionalzügen in Oensingen.

Diese neue Verbindung ist in den Hauptverkehrszeiten, wenn die meisten Pendler zu den Arbeitsplätzen im Gäu unterwegs sind, geplant. Eine zeitliche Ausdehnung würde zu wesentlichen Mehrkosten führen und ist daher nicht vorgesehen.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich durch diese Massnahme um 384'000 Franken.

*Massnahme 10: Optimierung Bahnlinie Solothurn - Oensingen - Langenthal*

Die Verlängerung der Aare Seeland mobil-Linien (ASm) von Solothurn und Niederbipp nach Oensingen hat sich bewährt. Der Anschluss der ASm-Züge in Oensingen an den Fernverkehr und an die anderen Linien wird sehr gut genutzt.

Das Angebot auf der ASm-Linie weist jedoch einige Schwachstellen auf, welche mit dem Leistungsauftrag 2018 - 2019 beseitigt werden sollen. So endet der Halbstundentakt Solothurn - Oensingen heute bereits nach 20 Uhr, am Sonntagnachmittag besteht eine Taktlücke im Halbstundentakt. Die wichtigsten Anschlusslinien im Knoten Oensingen, die OeBB nach Balsthal und die BOGG-Linie 505 via Mittelgäu nach Olten, verkehren jedoch halbstündlich. In Zeiten ohne Halbstundentakt besteht kein Anschluss zwischen den ASm-Zügen und den übrigen Linien, insbesondere zum Fernverkehr Richtung Olten - Zürich.

Der Linienast Langenthal - Oensingen verkehrt in der Nebenverkehrszeit werktags nur im Stundentakt. Aufgrund der gestiegenen Nachfrage bestellt der Kanton Bern, der für das Angebot auf diesem Streckenteil federführend ist, den Halbstundentakt auch auf diesem Linienast.

Die Optimierungen umfassen folgende Massnahmen:

- Zusätzliches Kurspaar Solothurn - Oensingen am Abend zur Verlängerung des Halbstundentakts um eine Stunde;
- Schliessung der Taktlücke Solothurn - Oensingen am Sonntagnachmittag;
- Halbstundentakt Langenthal - Oensingen in der Nebenverkehrszeit an Werktagen.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich durch diese Massnahme um 448'000 Franken. Knapp die Hälfte davon entfällt auf die Taktverdichtung des Berner Abschnitts Langenthal - Oensingen.

*Massnahme 11: Werktagsfahrplan an kantonalen Feiertagen*

Der Auftrag von Markus Ammann „Anpassung der Fahrpläne an kantonalen Feiertagen“ (A 0191/2016) fordert den Kanton als Besteller auf, die Fahrpläne auf die nächste Fahrplanperiode dahingehend anzupassen, dass an kantonalen Feiertagen der Werktagsfahrplan gilt. Von einer solchen Anpassung sind Linien der Busunternehmen BGU, BOGG und BSU betroffen.

Diese Mehrleistungen erhöhen den Globalbudgetsaldo um 250'000 Franken.

### 3.2.2.4 Nicht in den Leistungsauftrag aufgenommene Angebote

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

*Aufnahme der Buserschliessung von Olten Schöngrund ins Grundangebot*

Der Versuchsbetrieb der Erschliessung des Schöngrundquartiers in Olten hat gezeigt, dass ein wirtschaftlicher Betrieb dieser Linie mit einer ausreichenden Kostendeckung nicht möglich ist. Daher wird die Erschliessung des Schöngrundquartiers nicht ins Grundangebot aufgenommen.

### *Taktverdichtung Solothurn – Gänsbrunnen – Welschenrohr*

Eine Taktverdichtung auf der Bahn von Solothurn nach Gänsbrunnen und weiter mit dem Bus nach Welschenrohr ist in der Angebotsstudie betreffend die Sanierung des Weissensteintunnels erarbeitet worden. In der Vernehmlassung der Studie hat diese Variante grossen Zuspruch gefunden.

Das Bundesamt für Verkehr hat entschieden, den Weissensteintunnel für eine weitere Betriebsdauer von 25 Jahren zu sanieren. Damit wird die infrastrukturelle Voraussetzung für eine solche Angebotsentwicklung geschaffen.

Allerdings muss während den Sanierungsarbeiten des Weissensteintunnels mit einem Betriebsunterbruch der Bahnstrecke Solothurn - Moutier gerechnet werden. Konkrete Ergebnisse zum Bauablauf und dessen Auswirkung auf das Bahnangebot werden erst nach Erarbeitung des Bauprojekts durch die BLS Netz AG vorliegen.

Im Hinblick auf die Streckensperrung anlässlich der Sanierung des Weissensteintunnels ist es sinnvoll, mit der Einführung eines verbesserten Angebotes Solothurn - Gänsbrunnen - Welschenrohr bis zum Abschluss dieser Massnahmen zuzuwarten.

### *Weitergehende Verbesserungen im Raum Olten Gösigen Gäu*

Die Busoptimierung Olten Gösigen Gäu bringt wesentliche Vorteile mit sich. Bei diesem Konzept steht jedoch im Vordergrund, Massnahmen umzusetzen, welche eine grosse Wirkung entfalten, aber nur wenig bzw. keine zusätzlichen Betriebsmittel benötigen. Nur so kann erreicht werden, dass die Busoptimierung innerhalb der plafonierten Mittel für den öffentlichen Verkehr umgesetzt werden kann.

Darüber hinausgehende Verbesserungen, insbesondere weitere Taktverdichtungen, wie sie beispielsweise im Mobilitätsplan Olten angedacht sind, können in diesem Rahmen nicht umgesetzt werden.

Heute wird zum Beispiel der nördlich der Aare gelegene Teil des Niederamts abends mit einer Ringlinie 571 / 572 bedient. Eine separate Führung der Linien 571 Olten - Lostorf - Erlinsbach - Niedergösigen und 572 Olten - Obergösigen - Niedergösigen - Schönenwerd würde analog zum Tagesbetrieb zwar Vorteile mit sich bringen, insbesondere die Vermeidung der Umwegfahrt Olten - Lostorf über Niedergösigen - Erlinsbach, aber auch zu Mehrkosten führen. Im Hinblick auf die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel kann daher eine getrennte Linienführung am Abend nicht im Rahmen des vorliegenden Globalbudgets umgesetzt werden.

### *Anschluss Wasseramt an die S44 Solothurn - Gerlafingen - Burgdorf - Bern*

Ein Anschluss des Wasseramts an die S-Bahn-Linie S44 Solothurn - Gerlafingen - Burgdorf - Bern Wankdorf - Bern Hauptbahnhof wird im Rahmen der 2017 / 2018 erfolgenden Planungen zur Optimierung des Buskonzepts Region Solothurn geprüft. Ein solches Angebot ist nicht ins Globalbudget 2018 - 2019 eingeflossen.

### *Integration der Schülertransporte Hauenstein - Ifenthal in den öffentlichen Verkehr*

Für den Horizont 2020 ist die Umstellung der S-Bahnlinie S9 Sissach - Läuelfingen - Olten auf Busbetrieb vorgesehen. Nach Abschluss der entsprechenden Planungen und Festlegen des künftigen Angebotskonzepts ist zu prüfen, inwiefern eine Integration des heutigen Schulbusverkehrs Wisen - Hauenstein - Ifenthal in das bestehende Angebot sinnvoll ist.

### *Erschliessung Attisholz Süd mit dem öffentlichen Verkehr*

Im Jahr 2019 erfolgt die Betriebsaufnahme von BIOGEN. Gemäss Sonderbauvorschriften des Gestaltungsplans wird BIOGEN ein eigenes Mobilitätskonzept vorlegen. Eine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist somit im Leistungsauftrag 2018 - 2019 nicht enthalten.

### *Verdichtung Grenchen Neckarsulmstrasse*

Im Rahmen der Arealentwicklung ist die Ansiedlung neuer Unternehmen zu erwarten. Im Hinblick auf die Entwicklung des Pendlerverkehrs ist mittelfristig eine entsprechende Taktverdichtung des Busangebots auf der Neckarsulmstrasse in Grenchen zu prüfen. Im Rahmen des Leistungsauftrags 2018 - 2019 ist hierfür noch keine entsprechende Massnahme vorgesehen.

## 3.2.3 Veränderung der finanziellen Rahmenbedingungen

### 3.2.3.1 Wegfall Rabattierung RegioExpress Biel - Delémont

Für den RegioExpress Biel - Grenchen Nord - Delémont wird den Bestellern von der SBB bis Ende 2017 ein Rabatt gewährt. Der Anteil des Kantons Solothurn an diesem Rabatt beträgt pro Jahr 58'000 Franken. Ab 2018 wird sich durch den Wegfall dieser Rabattierung die Abgeltung für den RegioExpress um diesen Betrag erhöhen.

### 3.2.3.2 Wegfall Subventionierung RegioExpress Biel - Delémont durch SBB Fernverkehr

Neben dem Rabatt der SBB gemäss Ziffer 3.2.3.1 wird der RegioExpress Biel - Grenchen Nord - Delémont, ebenfalls bis Ende 2017, zusätzlich durch SBB Fernverkehr subventioniert. Der Anteil des Kantons Solothurn an dieser Subvention beträgt pro Jahr 64'000 Franken. Ab 2018 wird auch diese Subvention wegfallen, wodurch sich die Abgeltung für den RegioExpress um weitere 64'000 Franken erhöhen wird.

Total wird der Wegfall der Rabattierung und der Subventionierung des RegioExpress Biel - Delémont den Globalbudgetsaldo um 244'000 Franken erhöhen.

### 3.2.3.3 Entwicklung der Bundesbeiträge

Das Bundesamt für Verkehr legt jedes Jahr den Betrag fest, mit welchem die Kantone Angebote des Regionalen Personenverkehrs (RPV) bestellen können, die sogenannte „Kantonsquote“. An diesem Betrag beteiligt sich der Bund im Fall des Kantons Solothurn mit 44%, der Kanton Solothurn übernimmt die restlichen 56%. Übersteigt das vom Kanton bestellte Angebot die Kantonsquote, so geht die Differenz zu Lasten des Kantons. Man spricht hier von der sogenannten „Kantonsquotenüberschreitung“.

Gemäss Schreiben des Bundesamtes für Verkehr vom 14. September 2016 werden die Bundesmittel für den RPV in den Jahren 2018 und 2019 gegenüber dem Beitrag 2017 sinken, wodurch der Kanton einen grösseren Anteil am RPV zu finanzieren hat.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben aber gezeigt, dass sich die Kantonsquoten im Laufe des Bestellverfahrens ändern können. So wurde dem Kanton Solothurn die Kantonsquotenüberschreitung für die Jahre 2016 und 2017 erlassen, da schlussendlich mehr Bundesmittel für den RPV zur Verfügung standen als ursprünglich budgetiert.

Da eine Angebotsreduktion nicht vorgesehen ist und nicht davon ausgegangen werden darf, dass auch für 2018 und 2019 die Kantonsquote höher ausfallen wird als angekündigt, sind im Globalbudget für 2018: 640'000 Franken und für 2019: 512'000 Franken für eine allfällige Kantonsquotenüberschreitung berücksichtigt.

### 3.2.4 Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr

Mit dem Massnahmenplan 2014 wurde beschlossen, dass die Mittel für den öffentlichen Verkehr auf dem Niveau von 2015 zu plafonieren sind. Unter Berücksichtigung der durch FABI entfallenden Infrastrukturfolgekosten beträgt die Plafonierung weiterhin 34.8 Mio. Franken pro Jahr:

	Mio. Franken
Plafonierung gemäss Massnahmenplan 2014	38.5
./ mit FABI aus dem Globalbudget entfallende Infrastrukturfolgekosten netto	<u>- 3.7</u>
<b>= Plafonierung Globalbudget</b>	<b>34.8</b>

### 3.2.5 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, hat der Regierungsrat die Möglichkeit, diese Optimierungen unter der Voraussetzung der Einhaltung des Verpflichtungskredits zu genehmigen.

## 3.3 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit

### 3.3.1 Saldovorgabe

	TCHF	RE 16	VA 17	Vergangene GB-Periode	Plan 18	Plan 19	Aktuelle GB-Periode
Aufwand	TCHF	48'717	51'248	99'965	51'978	53'198	105'176
Ertrag	TCHF	-17'565	-17'005	-34'570	-17'606	-18'042	-35'648
<b>Globalbudgetsaldo</b>	TCHF	<b>31'152</b>	<b>34'243</b>	<b>65'395</b>	<b>34'372</b>	<b>35'156</b>	<b>69'528</b>
Saldo der internen Verrechnungen	TCHF	58	73	131	73	73	146
<b>Produktgruppenergebnis Total</b>							
Kosten	TCHF	48'775	51'321	100'096	52'051	53'271	105'322
-Erlös	TCHF	-17'565	-17'005	-34'570	-17'606	-18'042	-35'648
Saldo	TCHF	31'210	34'316	65'526	34'445	35'229	69'674
<b>1 Öffentlicher Verkehr</b>							
Kosten	TCHF	48'775	51'321	100'096	52'051	53'271	105'322
-Erlös	TCHF	-17'565	-17'005	-34'570	-17'606	-18'042	-35'648
Saldo	TCHF	31'210	34'316	65'526	34'445	35'229	69'674

### 3.3.2 Verpflichtungskredit

in Franken		2018	2019	Total
Globalbudget	Verpflichtungskredit	34'372'000	35'156'000	<b>69'528'000</b>
	Zusatzkredit			
	<b>Total</b>	<b>34'372'000</b>	<b>35'156'000</b>	<b>69'528'000</b>



### 3.4 Personal

Die Anzahl der Mitarbeitenden der Abteilung „Öffentlicher Verkehr“ zeigt sich von der vergangenen zur aktuellen Globalbudgetperiode konstant. Aufgrund von erhöhtem Planungsaufwand wurde eine Pensenerhöhung bewilligt.

Anzahl Pensen / Stellenprozente	Stand per 31. Dez.	RE 16	VA 17	Vergangene GB-Periode	Plan 18	Plan 19	Aktuelle GB- Periode
Pensen Mitarbeitende		3.4	3.5	6.9	3.7	3.7	7.4
Anzahl Mitarbeitende		4	4	8	4	4	8
Anzahl Lernende		0	0	0	0	0	0
<b>Total Anzahl Mitarbeitende</b>		<b>4</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>8</b>

### 3.5 Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur laufenden Globalbudgetperiode

#### 3.5.1 Veränderungen im Leistungsauftrag

Die Inhalte der Produktgruppe öffentlicher Verkehr sind im Globalbudget 2018 - 2019 im Grundsatz identisch mit denjenigen des vorangegangenen Globalbudgets. Der Angebots- und Leistungsauftrag wird um die unter Ziffer 3.2.2 beschriebenen neuen Angebote und Massnahmen erweitert und ergänzt.

#### 3.5.2 Laufende Globalbudgetperiode 2016 - 2017

<b>Verpflichtungskredit GB-Periode 2016 – 2017</b>	In Mio. CHF
Genehmigter Verpflichtungskredit gemäss SGB Nr. 0046/2015	<b>68.1</b>
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RE16 + VA17)	65.4
<b>Zu begründende Differenz</b>	<b>-2.7</b>

<b>Begründung</b>	Detail	Total
<b>Total Sachaufwand</b>		<b>-2.7</b>
- Erhöhung Bundesbeitrag an RPV 2016	0.71	
- Erhöhung Bundesbeitrag an RPV 2017	0.51	
- Rabattierung RE Biel - Delémont weiter gewährt	0.12	
- Subventionierung RE Biel - Delémont durch SBB Fernverkehr	0.13	
- Tiefere ungedeckte Kosten dank Nachfragezuwachs, Tarifierhöhungen und Offertverhandlungen	1.23	
<b>Total</b>		<b>-2.7</b>

#### 3.5.3 Neue Globalbudgetperiode 2018 - 2019

<b>Vergleich der laufenden und zukünftigen GB-Periode</b>	In Mio. CHF
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits 2016 - 2017 (RE16 + VA17)	65.4
Beantragter Verpflichtungskredit 2018 - 2019	69.5
<b>Zu begründende Differenz</b>	<b>4.1</b>

Begründung	Detail	Total
<b>Total Sachaufwand</b>		<b>4.1</b>
+ S-Bahn Aargau - Solothurn	0.66	
+ Busoptimierungen Olten Gösgen Gäu	0.26	
+ Aufnahme des Ortsbusses Oensingen ins Grundangebot	0.36	
+ Optimierung Bahnverbindung Solothurn - Grenchen - Biel	0.13	
+ Anschluss der Region Thal an die Regionalzüge Solothurn - Olten	0.38	
+ Optimierung ASm-Linie Solothurn - Oensingen - Langenthal	0.45	
+ Werktagsfahrplan an kantonalen Feiertagen	0.25	
+ Wegfall Rabattierung RE Biel - Delémont	0.12	
+ Wegfall Subventionierung RE Biel - Delémont	0.13	
+ Übernahme Bundesanteile RPV 2018	0.64	
+ Übernahme Bundesanteile RPV 2019	0.51	
+ Entwicklung Verbundbeiträge	0.21	
<b>Total</b>		<b>4.1</b>

Die einzelnen Positionen werden in den Ziffern 3.2.1 „Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr“, 3.2.2 „Angebots- und Leistungsauftrag“, 3.2.3 „Veränderung der finanziellen Rahmenbedingungen“ sowie 3.2.3.3 „Entwicklung der Bundesbeiträge“ detailliert beschrieben.

#### 4. Finanzströme und Investitionen ausserhalb des Globalbudgets

	TCHF	RE 16	VA 17	Plan 18	Plan 19
<b>Finanzgrössen ausserhalb Globalbudget</b>					
Abschreibungen Investitionsbeiträge ÖV	TCHF	50	240	<b>255</b>	<b>100</b>
FABI Beiträge netto	TCHF	6'135	6'144	<b>6'783</b>	<b>6'778</b>
<b>Investitionen</b>					
Nettoinvestitionen Öffentlicher Verkehr	TCHF	-965	-584	-615	-753

Der negative Saldo der Nettoinvestitionen ergibt sich daraus, dass zwar der Grossteil der Investitionen wegen FABI entfällt, die Rückzahlungen aus den Darlehen, welche den Transportunternehmen in der Vergangenheit gewährt wurden, aber 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).

**6. Antrag**

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

Im Namen des Regierungsrates

Dr. Remo Ankli  
Landammann

Andreas Eng  
Staatschreiber



## 7. **Beschlussesentwurf**

### **Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ für die Jahre 2018 und 2019**

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 74 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986<sup>1)</sup>, § 19 Absatz 1 und § 20 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G)<sup>2)</sup>, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 4. April 2017 (RRB Nr. 2017/618), beschliesst:

1. Für das Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ werden für die Jahre 2018 und 2019 folgende Produktgruppenziele festgelegt:
  - 1.1 Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs
  - 1.2 Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel.
2. Der Ortsbus Oensingen wird vom Versuchsbetrieb in das Grundangebot aufgenommen, sofern ein Kostendeckungsgrad von mindestens 20% erreicht wird.
3. Für das Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ wird als Saldovorgabe für die Jahre 2018 und 2019 ein Verpflichtungskredit von 69'528'000 Franken beschlossen.
4. Der Verpflichtungskredit für das Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ wird bei einer vom Regierungsrat beschlossenen Lohnanpassung gemäss § 17 des Gesamtarbeitsvertrages vom 25. Oktober 2004<sup>3)</sup> angepasst.
5. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

---

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

---

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

<sup>2)</sup> BGS 115.1.

<sup>3)</sup> BGS 126.3.

**Verteiler KRB**

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