

Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für das Jahr 2024

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 2. Mai 2023, RRB Nr. 2023/710

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Einleitende Bemerkungen	5
1.1 Erklärung zur 1-jährigen Globalbudget-Periode.....	5
1.2 Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)	6
1.3 Nachbetrachtung der Covid-19-Pandemie (Coronavirus).....	6
1.4 Teuerung	6
1.5 Kritische Kennzahlenwerte.....	7
2. Bezug zu Planungsgrundlagen des Regierungsrates	7
3. Leistungsauftrag und Saldovorgabe	8
3.1 Leistungserbringer	8
3.2 Produktgruppen	8
3.2.1 Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr	8
3.3 Planungsstand.....	8
3.4 Angebots- und Leistungsauftrag.....	9
3.4.1 Massnahmen Bahn.....	9
3.4.2 Massnahmen Bus	9
3.5 Finanzielle Rahmenbedingungen.....	13
3.5.1 Entwicklung der Bundesbeiträge	13
3.5.2 Verhältnis der Massnahmen zum Globalbudget.....	13
3.6 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit	14
3.6.1 Saldovorgabe.....	14
3.6.2 Verpflichtungskredit.....	14
3.7 Personal	14
3.8 Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur laufenden Globalbudgetperiode ...	14
3.8.1 Veränderungen im Leistungsauftrag	14
3.8.2 Laufende Globalbudgetperiode	15
3.8.3 Neue Globalbudgetperiode.....	15
4. Finanzgrössen ausserhalb des Globalbudgets und Investitionen.....	16
5. Rechtliches	16
6. Antrag.....	17
7. Beschlussesentwurf.....	19

Kurzfassung

Gegenstand dieser Vorlage ist die Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Abgeltungen des Kantons Solothurn an die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, an den Tarifverbund Nordwestschweiz sowie an die Schülertransportkosten der Schulträger.

Die Globalbudgetperiode dauert ausnahmsweise und im Sinne einer nationalen Harmonisierung der Bestellperioden im öffentlichen Verkehr nur ein Jahr. Die Budgetierung 2024 ist - ähnlich wie für das aktuelle Globalbudget 2022 bis 2023 im Zuge der Pandemie und Energiekrise - mit relativ grossen Unsicherheiten behaftet. Dafür fallen die Angebotsanpassungen eher bescheiden aus. Die Ziele und Indikatoren bleiben unverändert.

Insgesamt ergibt sich gegenüber dem Voranschlagskredit 2023 ein Mehraufwand von rund 3,6 Mio. Franken. Gut die Hälfte davon resultiert aus reduzierten Bundesbeiträgen an den regionalen Personenverkehr (RPV). Mit Schreiben vom 27. März 2023 hat das Bundesamt für Verkehr angekündigt, dass der Bund sein Budget für den RPV um 7,8 % gegenüber dem Voranschlag 2023 kürzt.

Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» wird für das Jahr 2024 ein Verpflichtungskredit in der Höhe von Fr. 41'302'000.00 beantragt. Dies entspricht einer Zunahme von 3,6 Mio. Franken oder 9,5 % gegenüber dem Voranschlag 2023.

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 2024

41'302'000 Franken

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf zum Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für das Jahr 2024.

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 den Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) 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 Erklärung zur 1-jährigen Globalbudget-Periode

Aktuell entsprechen die zweijährigen Bestellperioden im regionalen Personenverkehr (RPV) den Fahrplanperioden und sind zeitlich nicht mit den vierjährigen Leistungsvereinbarungsperioden (LV-Perioden) abgestimmt, welche das Bundesamt für Verkehr (BAV) mit den Transportunternehmen abschliesst. Konkret weichen die Bestellperioden 2024/2025, 2026/2027 und 2028/2029 von der Leistungsvereinbarung (LV) 2025-2028 ab. Das erste Jahr der Leistungsvereinbarung fällt auf das zweite Jahr einer Bestellperiode.

Das zeitliche Auseinanderfallen der Bestellperioden RPV und der LV-Perioden verkompliziert das Bestellverfahren, da mehrere regelmässig vorzunehmende Aktualisierungen und Anpassungen auf die LV-Periode ausgerichtet sind und damit in das zweite Jahr einer Bestellperiode fallen. Teilweise sind die definitiven Werte zum Zeitpunkt des Versandes der Vorgaben des BAV zum Bestellverfahren noch nicht bekannt. Dies manifestiert sich etwa bei der Anpassung des Trassenpreises auf das Jahr 2021.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Bestellperioden RPV			FP 2022/2023	FP 2024/2025	FP 2026/2027	FP 2028/2029	FP 2030/2031						
Verpflichtungskredit			VK 2022-2025			VK 2026-2029							
KAV-Schlüssel	KAV 2020-2023				KAV 2024-2027				KAV 2028-2031				
LV Infrastruktur		LV 2021-2024			LV 2025-2028				LV 2029-2032				

Abbildung 1: Bisherige Periodizität der verschiedenen Instrumente (Quelle: Bundesamt für Verkehr).

Mit dem einjährigen Bestellverfahren 2024 im regionalen Personenverkehr (RPV) gelingt es, dass ab 2025 die zweijährigen Bestellperioden des regionalen Personenverkehrs ohne Versatz zu den vierjährigen Leistungsvereinbarungen der Infrastruktur sind. Damit können die Bahnen die gleichen aktualisierten Planungsgrundlagen, z.B. Trassen- und Strompreise, für die Offerten im RPV und für die Leistungsvereinbarungen der Bahninfrastruktur verwenden.

Das Bundesamt für Verkehr hat diese Harmonisierung der Perioden gestützt auf Artikel 2 der Fahrplanverordnung vom 4. November 2009 (FPV; SR 745.13) nach Anhörung der Kantone beschlossen. Auch die vierjährige Verpflichtungskreditperiode des BAV sowie die Kantonsbeteili-

gung gemäss dem sogenannten KAV-Schlüssel nach Anhang 1 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) werden jeweils auf die neuen Bestellperioden RPV und LV abgestimmt. Damit auch das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» mit den übergeordneten Terminen harmonisiert, wird für das Zwischenjahr 2024 ein einjähriges Globalbudget beantragt.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Bestellperioden RPV			FP 2022/2023	1 Jahr	FP 2025/2026	FP 2027/2028	FP 2029/2030	FP 2031/2032					
Verpflichtungskredit			VK 2022-2023		VK 2025-2028				VK 2029-2032				
KAV-Schlüssel			KAV 2020-2023 (-2024)		KAV 2025-2028				KAV 2029-2032				
LV Infrastruktur			LV 2021-2024		LV 2025-2028				LV 2029-2032				

Abbildung 2: Harmonisierte Prozesse (Quelle: Bundesamt für Verkehr) mit der Bestellperiode 2024 hervorgehoben.

1.2 Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BGS 732.1) nennt verschiedene Zwecke des öV, die für eine gut funktionierende Gesellschaft, die Standortattraktivität und die wirtschaftliche Entwicklung unerlässlich sind. So sichern die bestellten öV-Leistungen im Kanton Solothurn einerseits ein Grundangebot an Mobilität. Andererseits kann der öV seine Stärken primär dort entfalten, wo es grössere Verkehrsströme gibt und sich die Mobilitätsnachfrage bündeln lässt. Hier leistet er auch einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Strassennetzes und schützt die Umwelt und das Klima, indem er der Bevölkerung eine gute Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bietet. Dies reduziert indirekt die schädlichen Emissionen.

Der Kantonsrat beschloss am 28. Juni 2022 die Totalrevision des ÖVG. Damit kann der Kanton ab 2023 die Dekarbonisierung im strassengebundenen Verkehr über seine Abgeltungen fördern. Konkret trägt er Mehrkosten für «ökologische» Betriebsmittel mit, etwa Busse mit alternativen Antriebsformen. Neu ist auch, dass der Kanton öV-Angebote explizit für den Ausflugsverkehr bestellen kann. Die damit verbundenen Kosten sind im vorliegenden Globalbudget ebenso berücksichtigt wie mit umgekehrten Vorzeichen die Anhebung des sogenannten Schwellenwerts, was den Kanton um jährlich rund Fr. 600'000.00 entlastet. Vom Schwellenwert hatten bisher fünf Einwohnergemeinden profitiert.

1.3 Nachbetrachtung der Covid-19-Pandemie (Coronavirus)

Nachdem in der ersten Hälfte 2022 im öV die Nachfrage, das heisst die Anzahl der Fahrgäste und die Erlöse, noch stark von der Covid-19-Pandemie geprägt waren, erholte sie sich in der zweiten Jahreshälfte 2022 deutlich und sollte bis 2024 wieder das Niveau vor der Pandemie erreichen. Dabei ist ein verändertes Konsumverhalten der öV-Kundinnen und -Kunden festzustellen. Sie kaufen weniger Monats- und vor allem weniger Jahresabonnemente und dafür mehr Einzelbillette als früher. Diese Entwicklung stellt für die öV-Branche auf der Erlösseite eine grosse Herausforderung beziehungsweise ein Risiko dar. Es gilt zu bedenken, dass auf der Kostenseite das Angebot des öffentlichen Verkehrs unterjährig kaum flexibel auf Nachfrageveränderungen reagieren kann, sondern praktisch fix ist.

1.4 Teuerung

Es ist für die Transportunternehmen in der Praxis nicht möglich, ihren Leistungsauftrag über Jahre hinweg ohne Mehrkosten zu erfüllen. Zum einen fallen wegen Bestimmungen der Gesamtarbeitsverträge regelmässig Mehrkosten in Form von Lohnerhöhungen beim Personal an. Zum anderen verursacht die Modernisierung der Fahrzeugflotte höhere Kosten in Form von steigenden Abschreibungen.

Die Covid-19-Pandemie hat Spuren beim Fahrpersonal des öffentlichen Verkehrs hinterlassen. So scheint der Beruf als Buschauffeurin / Buschauffeur oder Lokführerin / Lokführer an Attraktivität eingebüsst zu haben. Für die Transportunternehmen wird es zunehmend schwierig, qualifiziertes Personal zu finden. Der ausgetrocknete Arbeitsmarkt führt zu steigenden Lohn- und Ausbildungskosten. Diesem schwierigen Umfeld steuern die Transportunternehmen als Arbeitgeberinnen mit diversen Massnahmen entgegen, z.B. mittels Einräumen von mehr Teilzeitpensen und flexibleren Einsatzmöglichkeiten für die Mitarbeitenden. Das bedingt unter anderem technische Hilfsmittel für die Einsatzplanung.

Neben den Personalkosten sind die gestiegenen Rohstoffpreise die grösste Herausforderung. Im Kanton Solothurn kommen vor allem Diesel- und Gasbusse zum Einsatz. Aber auch der sonst so stabile Preis für Bahnstrom steigt von bisher 11 auf neu 14 Rappen pro kWh. Ersatzinvestitionen in Bahn- und Busfahrzeuge sowie in die bauliche Infrastruktur und in technische Anlagen sind ebenfalls massiv teurer geworden.

Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad im öV beträgt rund 50 %. Damit braucht es auf der Erlösseite eine doppelt so hohe Steigerung, etwa durch Tarifmassnahmen, um Mehrkosten kompensieren zu können. Das heisst, um eine Teuerung von beispielsweise 2 % kompensieren zu können, sind Mehrerlöse in der Höhe von 4 % notwendig. Auf den Fahrplanwechsel 2024 hin sind Tarifmassnahmen bereits angedacht. Diese sind jedoch (Stand Februar 2023) noch nicht beschlossen und werden voraussichtlich je nach Tarifverbund unterschiedlich ausfallen. Die resultierende Erlösprognose ist dementsprechend mit grossen Unsicherheiten behaftet.

1.5 Kritische Kennzahlenwerte

Für die Mitbestellung und -finanzierung durch den Bund gelten verschiedene Kriterien. Namentlich werden bestimmte Nachfragewerte vorausgesetzt, bezogen auf die Anzahl der bestellten Kurse. Die Bestimmungen dazu wurden von den Kantonen wiederholt kritisiert. Sie werden derzeit überarbeitet und werden anschliessend Gegenstand einer Verordnungsanpassung sein. Einige der vom Kanton Solothurn bestellten Linien weisen bezogen auf die aktuellen Kriterien ein sogenanntes «Überangebot» auf, welches der Bund nicht mitträgt, sondern vom Kanton allein zu finanzieren ist. Dieses beträgt im laufenden Jahr 2,3 Mio. Franken und wird im Jahr 2024 voraussichtlich um 1,4 Mio. Franken zunehmen.

Hinzu kommt, dass der Kostendeckungsgrad einzelner Linien auch im Zuge der Pandemie (vgl. Ziffer 1.3) und der Teuerung (vgl. Ziffer 1.4) ungenügend ist. Hier könnte sich der Bund ganz von der Finanzierung zurückziehen. Dies stellt für den Kanton ein finanzielles Risiko dar. Aber auch der Kanton muss seine Bestellung dieser Angebote im Hinblick auf die kommenden Fahrplan- und Bestellperioden kritisch überprüfen.

2. Bezug zu Planungsgrundlagen des Regierungsrates

Legislaturplan 2021 - 2025		Enthalten in Produktgruppen	
Nr.	Handlungsziel	1.1.	1.2.
B.1.1.2	Lebens- und Investitionsstandort weiterentwickeln	x	
B.1.3.1	Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr optimieren		x
B.1.3.3	Gesamtheitliche und grossräumige Verkehrslösungen konzipieren und realisieren		x

Integrierter Aufgaben- und Finanzplan 2024 - 2027		Enthalten in Produktgruppen	
Nr.	Massnahme	1.1.	1.2.
-	kein Projektbezug zum aktuellen IAFP	-	-

3. Leistungsauftrag und Saldovorgabe

3.1 Leistungserbringer

Produktgruppe	Leistungserbringende Dienststelle
Öffentlicher Verkehr	AVT, Abteilung öffentlicher Verkehr

3.2 Produktgruppen

3.2.1 Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr

Produkte: öV-Planungen, Betriebswirtschaft und Finanzen öV

X xx	Ziele Indikatoren	Standard	Ist 21	Ist 22	Soll 23	Soll 24
11	Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs					
111	Umsetzung neue öV-Angebote	(>) %	100.0	100.0	100.0	100.0
112	Kundenzufriedenheit Bahn	(>) %	78.0	0.0	76.0	0.0
113	Kundenzufriedenheit Bus	(>) %	76.0	0.0	75.0	0.0
12	Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel					
121	Kostendeckungsgrad ohne Versuchsbetriebe	(>) %	54.0	50.1	50.4	52.8
	Statische Messgrössen	Einheit	Ist 21	Ist 22	Plan 23	Plan 24
	Gewichtete Haltestellenabfahrten	Anzahl	67'864	69'142	68'000	65'500
	Abgeltungen an Transportunternehmungen	(>) MCHF	46.5	51.7	51.3	57.3
	Tarifverbundbeiträge	(>) MCHF	1.9	2.2	2.6	2.7

112 / 113 Die Umfragen zur Kundenzufriedenheit werden im 2-Jahres-Rhythmus durchgeführt, die nächste Befragung findet im Herbst 2023 statt.

Statistische Messgrössen: Mit Inkrafttreten der neuen Verordnung über den öffentlichen Verkehr (ÖVV; BGS 732.11) verändern sich die gewichteten Haltestellenabfahrten aufgrund der geänderten Anrechnungsparameter.

3.3 Planungsstand

Das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» betrifft ausnahmsweise nur ein Jahr, das Fahrplanjahr 2024, während die vergangenen und zukünftigen Globalbudgetperioden zwei Jahre umfassen.

Die Angebotsvereinbarungen mit den Transportunternehmen für das Jahr 2024 werden ab Mai 2023 verhandelt. Als Basis für das Globalbudget dienen die Angebotsvereinbarungen für das Jahr 2023, Kostenschätzungen der Transportunternehmen für Angebotsausbauten und -anpassungen sowie Kennziffern des Angebots aus Erfahrungswerten. Die noch auszuhandelnden Abgeltungen können von den hier angegebenen Werten abweichen.

Ungewissheiten bestehen insbesondere hinsichtlich der Nachfrage- und Absatzentwicklung im Zuge der Covid-19-Pandemie und bei den Energiekosten aufgrund schwankender Marktpreise. Auch das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung lässt sich aktuell weniger gut anhand von Saisonalitäten der Vergangenheit ableiten. Zudem sind die Verteilschlüssel zur Aufteilung der Abgeltungen zwischen den Bestellerkantonen für veränderte und neue Linien noch festzulegen.

3.4 Angebots- und Leistungsauftrag

Im Jahr 2024 wird das bisherige Angebot grundsätzlich weitergeführt, soweit es sich bewährt hat. Mit dem neuen ÖVG des Kantons Solothurn können auch dem Freizeitverkehr dienende Linien bestellt werden. Hinzu kommen wenige Anpassungen und Optimierungen bestehender Linien an die veränderte Nachfrage. So soll die öV-Erschliessung des ländlichen Raumes Bucheggberg mit einem neuen Konzept gestärkt werden. Im Thal sowie im Niederamt mit der öV-Drehscheibe Schönenwerd können Bahn- und Buslinien noch besser aufeinander abgestimmt werden. Einige öV-Nachtangebote werden durch teilweise geänderte Linienführungen den veränderten Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer angepasst. Die Angaben zu Kosten und Erlösen basieren auf bisherigen Leistungen und/oder ersten Richtofferten. Die verbindlichen Offerten sind von den Transportunternehmen bis Ende April 2023 einzureichen.

3.4.1 Massnahmen Bahn

Auf dem Bahnnetz ist für die nächste Globalbudgetperiode eine Konsolidierung auf dem heute bestehenden Niveau vorgesehen. Eine Verbesserung stellt der Halbstundentakt für Dulliken dar, was durch Änderungen beim Rollmaterialeinsatz möglich wird.

Massnahme 1: Einsatz von modernerem Rollmaterial auf der S23

Auf der Bahnlinie S23 (Langenthal - Olten - Aarau - Lenzburg - Brugg - Baden) ist vorgesehen, die heute eingesetzten Pendelzüge durch modernere Kompositionen zu ersetzen (Flirt-Züge). Das geänderte Rollmaterial führt einerseits zu einem etwas reduzierten Sitzplatzangebot, was auf einzelnen Zügen und Linienabschnitten zu Stehplätzen führt. Da dank diesem Rollmaterial andererseits die Fahrzeiten besser eingehalten werden können, werden die Züge neu in Dulliken halten. Somit erhält Dulliken den seit längerem versprochenen Halbstundentakt der S-Bahn. Die Änderung hat leichte Minderkosten zur Folge: Zwar erhöhen sich die Fahrzeug-Fixkosten (Abschreibungen und Zinsen), jedoch reduzieren sich die variablen Fahrzeugkosten, das heisst die Unterhalts- und die Infrastrukturkosten (Verschleiss und Energiebezug).

<i>Kosten der Massnahme brutto</i>	<i>Fr.</i>	<i>-11'300.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>-4'200.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>-7'100.00</i>

3.4.2 Massnahmen Bus

Für die Globalbudgetperiode 2024 sind auch beim Bus über das Ganze gesehen verhältnismässig kleine Angebotsanpassungen geplant. Die Massnahmen werden nachfolgend detailliert beschrieben. Für jede Massnahme sind jeweils die Mehr- oder Minderkosten ausgewiesen, welche die Massnahmen gegenüber dem bestehenden Angebot (Kostenbasis: Angebotsvereinbarungen für das Fahrplanjahr 2023) verursachen.

Massnahme 2: Neues Konzept öV-Drehscheibe Schönenwerd

Das Agglomerationsprojekt der öV-Drehscheibe Schönenwerd wird auf Ende 2023 fertiggestellt. Die baulichen Verbesserungen erlauben es, nun auch die Linie 3 Aarau - Schönenwerd - Gretzenbach des Busbetriebes Aarau (BBA) zum Bahnhof Schönenwerd mit neuen Anschlüssen an die S-

Bahn-Züge zu führen. Das Taktangebot (heute tagsüber durchgehender Viertelstundentakt) wird in den Zeiten mit bescheidener Nachfrage zwischen 08:30 und 15:30 Uhr auf den Halbstundentakt reduziert.

<i>Kosten der Massnahme brutto</i>	<i>Fr.</i>	<i>-97'700.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>-36'100.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>-61'600.00</i>

Massnahme 3: Anpassungen Nachtangebot Baselland Transport (BLT) / PostAuto (N26 / N27)

In mehreren Etappen wird unter Federführung des Kantons Basel-Landschaft die Linienstruktur des Nachtangebots demjenigen des Tagesangebots angeglichen. Dies dient der einfacheren Kommunikation und sichert ausreichende Kapazitäten. Nach einigen bereits in den Vorjahren erfolgten Optimierungen, ist für den Fahrplan 2024 der vorläufige Abschluss der Anpassungen mit neuen Linienführungen im Leimental vorgesehen. Die Tramlinie 10 der BLT fährt demnach in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag neu bis Flüh anstatt nur bis Ettingen. Die PostAuto-Linien 68 und 69 stellen mit Anschlüssen in Ettingen und in Flüh die Erschliessung von Hofstetten, Mariastein, Metzleren und Rodersdorf sicher. Die bisherige BLT-Nachtbuslinie N26 (Basel - Biel-Benken - Rodersdorf) entfällt.

In der Region Dornach entfällt die Nachtbuslinie N27 (Basel - Münchenstein - Dornach - Aesch - Pfeffingen) und wird durch die Angebote der Tramlinie 10 (bis Arlesheim Dorf) und der Buslinie 65 (Arlesheim Dorf - Dornach-Arlesheim - Aesch - Pfeffingen) ersetzt.

<i>Kosten der Massnahme brutto</i>	<i>Fr.</i>	<i>66'700.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>24'700.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>42'000.00</i>

Massnahme 4: Anpassungen Nachtangebot Busbetrieb Olten Gösgen Gäu (BOGG) / Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU) (N55 / M52)

Die grundsätzlich erfolgreichen öV-Nachtangebote in den Regionen Olten und Solothurn sind bisher nicht aufeinander abgestimmt. Eine Nachtbuslinie von Olten verkehrt bis Oensingen, eine Nachtbuslinie von Solothurn bis Niederbipp. Der kleine Lückenschluss zwischen Niederbipp und Oensingen erlaubt es, eine durchgehende Linie von Olten bis Solothurn (und umgekehrt) einzurichten. Damit einher gehen weitere kleine Anpassungen am Liniennetz:

- M52: Die Linie verkehrt neu ab Solothurn via Luterbach und Deitingen anstatt wie bisher via Riedholz nach Niederbipp und neu weiter via Oensingen und Egerkingen nach Olten.
- M55: Die Linie verkehrt ab Solothurn Hauptbahnhof via Riedholz und Attiswil nach Günsberg und Balm bei Günsberg.
- Linien 126 und 127: Die Linie 127 Olten - Wolfwil endet in Wolfwil. Neuendorf wird von der Linie 505 respektive N55 bedient. Egerkingen und Oberbuchsiten werden von der neuen Linie M52 bedient (Olten - Oensingen - Solothurn), siehe oben.
- N55: Bisher waren alle Kurse in die Linie 505 integriert. Die Linie soll neu in der Nacht via Olten Südwest und Kappel nach Kestenholz verkehren und daher die Bezeichnung N55 erhalten. Wangen bei Olten und Oensingen werden von der neuen Linie M52 bedient, siehe oben.

<i>Kosten der Massnahme brutto</i>	<i>Fr.</i>	<i>49'600.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>18'300.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>31'300.00</i>

Massnahme 5: Buskonzept Bucheggberg

Der Bucheggberg wird von den drei PostAuto-Linien 882 Bätterkinden - Messen (- Schnottwil), 885 Lohn-Lüterkofen - Mühledorf - Schnottwil und 886 Lohn-Lüterkofen - Bibern - Schnottwil bedient. Die Schülertransporte des Schulverbands Bucheggberg sind weitestgehend in diese drei Linien integriert. Entsprechend stark ist das Angebot der drei Linien auf die Schulzeiten in Lüterkofen, Messen und Schnottwil abgestimmt. Dadurch ist der Fahrplan teilweise unsystematisch und die Anschlüsse an den RE Bern - Solothurn in Lohn-Lüterkofen und Bätterkinden sind unregelmässig. Das Angebot ist so für den Pendler- und Ausflugsverkehr unattraktiv. Zudem sind die drei Linien in den Hauptverkehrszeiten regelmässig verspätet, was zu Anschlussbrüchen führt.

Vor diesem Hintergrund wurde ein neues Buskonzept erarbeitet. Dieses sieht einen massvollen Angebotsausbau vor. Am Wochenende profitiert neu auch das Limpachtal von einer öV-Verbindung. Dieser Ausbau geht mit einer Stabilisierung des Betriebs und Systematisierung der Fahrpläne mit besseren Anschlüssen einher.

Die Schülertransporte werden zugunsten der Bedürfnisse des Pendler- und Ausflugsverkehrs neu teilweise mit separaten Schulbussen abgewickelt. Die Kosten dieser separaten Schulbusse werden auf jährlich rund Fr. 300'000.00 geschätzt, die für den Kanton über das Globalbudget zusätzlich anfallen und in der Kostenaufstellung unten nicht enthalten sind.

Vorgesehen ist die Einführung des neuen Buskonzepts zu Beginn des Schuljahres 2024/2025 im August 2024. Entsprechend beschränkt sich die Mehrabgeltung für das Jahr 2024 auf einen Anteil von rund fünf Monaten.

<i>Kosten der Massnahme brutto</i>	<i>Fr.</i>	<i>128'700.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>47'600.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>81'100.00</i>

Massnahme 6: Buskonzept Thal

Das Buskonzept Thal wurde im Jahr 2020 erarbeitet. Es hat eine verbesserte Abstimmung mit dem Bahnangebot der OeBB zwischen Oensingen und Balsthal, eine Anbindung an die S21 in Gänsbrunnen sowie generell eine Vereinfachung der Strukturen (merkbare Linienführung und Fahrpläne) und eine verbesserte Erreichbarkeit der Region Thal mit dem öV (Takte, Anschlüsse) zum Ziel. Es wurde eine über drei Jahre gestaffelte Umsetzung vorgesehen.

Bereits umgesetzt werden konnten:

Fahrplanjahr 2022

- Frühkurse auf den Linien 115 und 129;
- Ausbau beim Abendangebot zwischen Balsthal und Oensingen;
- Ausbau der Verbindungen über den Passwang (Linie 115) an Sonntagen.

Fahrplanjahr 2023

- Schliessen von Taktlücken auf der Linie 94 Balsthal - Holderbank - Waldenburg.

Für das Fahrplanjahr 2024 ist somit der Abschluss der Umsetzung des Buskonzeptes Thal geplant. Damit wird tagsüber ein Halbstundentakt im Dünnerntal ermöglicht. Die Zusatzkurse in der Hauptverkehrszeit zwischen Herbetswil und Oensingen werden besser auf die Anschlüsse der S20 (Biel - Solothurn - Olten) in Oensingen ausgerichtet. Das Angebot in der Hauptverkehrszeit zwischen Balsthal und Oensingen wird ebenfalls konsequent auf die S20 ausgerichtet.

So verbessert sich die Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete im Gäu erheblich. Mümliswil und Ramiswil erhalten in den Zeiten mit Stundentakt neu den Anschluss auf die Züge von und nach Olten - Zürich anstatt Solothurn - Biel. Dies entspricht einem wiederholt geäusserten Wunsch.

Vor dem Hintergrund, dass beim motorisierten Individualverkehr (MIV) in den kommenden Jahren keine grundlegende Verbesserung der Verkehrssituation zu erwarten ist, erhalten die Massnahmen im öV eine erhöhte Bedeutung.

<i>Kosten der Massnahme brutto</i>	<i>Fr.</i>	<i>139'100.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>51'500.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>87'600.00</i>

Massnahme 7: Elektrifizierung Buslinien Busbetrieb Aarau (BBA)

Beim Busbetrieb Aarau BBA sind 15 dieselbetriebene Gelenkbusse zu ersetzen. Diese stehen auf den Linien 1 Buchs - Aarau - Küttigen und 2 Aarau - Erlinsbach - Barmelweid im Einsatz. Am Abschnitt zwischen der Barmelweid und dem Bahnhof Aarau der Linie 2 beteiligt sich der Kanton Solothurn mit 24 %.

In Übereinstimmung mit dem Umsetzungskonzept für alternative Antriebe des federführenden Kantons Aargau und dem Förderkonzept zur Dekarbonisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn, beschafft der BBA zum Fahrplan 2024 hin 15 elektrisch betriebene Gelenkbusse als Ersatz für die dieselbetriebenen Busse.

Kommen bei der Bereitstellung des Fahrplanangebots Betriebsmittel zum Einsatz, welche in ökologischer Hinsicht die gesetzlichen Mindestanforderungen übertreffen, können die damit verbundenen Mehrkosten von höchstens 20 % vom Kanton übernommen werden. Diese Vorgabe ist vorliegend eingehalten, so dass sich der Kanton Solothurn im Umfang seines Anteils an der Linie 2 an den Mehrkosten der Elektrobusse beteiligen kann.

<i>Kosten der Massnahme brutto</i>	<i>Fr.</i>	<i>145'900.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>54'000.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>91'900.00</i>

Massnahme 8: Angebote im Freizeitverkehr

Das revidierte ÖVG, welches seit dem 1. Januar 2023 in Kraft ist, erlaubt es dem Kanton Solothurn, auch für den Freizeitverkehr öV-Angebote zu bestellen. Dabei werden Linien wie jene auf den Balmberg, den Allerheiligenberg oder die Salhöhe - vorwiegend aus historischen Gründen - schon seit längerem durch den Kanton bestellt und finanziert.

Mit dem vorliegenden Globalbudget sollen zwei weitere existierende Buslinien, welche die gesetzlichen Anforderungen erfüllen, ebenfalls durch den Kanton bestellt und abgegolten werden. Dabei handelt es sich um die BGU-Linie 38 Grenchen - Unterer Grenchenberg (bisher finanziert durch die Stadt Grenchen) und die PostAuto-Linie 131 (Naturpark-Bus) Balsthal - Brunnersberg - Gügge / Balsthal - Herbetswil - Tannmatt - Hinterer Brandberg (bisher finanziert durch den Naturpark Thal). Damit wird eine Bereinigung der kantonsfinanzierten Angebote erreicht und die Ungleichbehandlung eliminiert. Das Angebotsniveau bleibt auf beiden Linien vorerst

unverändert. Der Naturpark Thal bleibt bei der Linie 131 weiterhin für das in diesem Segment wichtige Marketing verantwortlich.

<i>Kosten der Massnahme brutto</i>	<i>Fr.</i>	<i>25'000.00</i>
<i>.I. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>9'300.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>15'700.00</i>

3.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

3.5.1 Entwicklung der Bundesbeiträge

Das Bundesamt für Verkehr legt jedes Jahr die sogenannte «Kantonsquote» fest. Sie entspricht einer Obergrenze für die vom Bund mitfinanzierten Angebote im regionalen Personenverkehr (RPV). An diesem Betrag beteiligt sich der Bund im Falle des Kantons Solothurn mit 45 %, der Kanton übernimmt die restlichen 55 %. Übersteigt das bestellte Angebot die Kantonsquote, so geht die Differenz, die sogenannte «Kantonsquotenüberschreitung», zu Lasten des Kantons.

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass sich die Kantonsquoten im Laufe des Bestellverfahrens ändern können. So wurde dem Kanton Solothurn die Kantonsquotenüberschreitung in den letzten Jahren jeweils erlassen, wenn schliesslich mehr Bundesmittel für den RPV zur Verfügung standen als ursprünglich vom Bund budgetiert.

Aufgrund der sich abzeichnenden Verschlechterung der finanziellen Situation des Bundes und der jüngsten Teuerung, namentlich der höheren Energiepreise, wird die Finanzierung der ungedeckten Kosten anspruchsvoller als in den letzten Jahren. Darüber informierte das Bundesamt für Verkehr bereits Ende letzten Jahres hinsichtlich des Bestellverfahrens 2024. Mit Schreiben vom 27. März 2023 teilte das BAV mit, dass der Bundesrat das Budget 2024 für den RPV um 7,8 % gegenüber dem Voranschlag 2023 kürzen will. Es muss deshalb angenommen werden, dass der Kanton Solothurn im Jahr 2024 einen grossen Anteil, wenn nicht sogar die gesamte Kantonsquotenüberschreitung, tragen müssen.

<i>Kosten der Massnahme brutto</i>	<i>Fr.</i>	<i>3'207'700.00</i>
<i>.I. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>1'186'800.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>2'020'900.00</i>

3.5.2 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 Anpassungen des Angebots nötig werden, welche zum Zeitpunkt der Erstellung der Globalbudgetvorlage noch nicht absehbar waren, hat der Regierungsrat die Möglichkeit, diese Anpassungen unter der Voraussetzung der Einhaltung des Verpflichtungskredits zu genehmigen.

3.6 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit

3.6.1 Saldovorgabe

Globalbudgetsaldo	TCHF	RE 22	VA 23	Vergangene GB-Periode	Plan 24	Aktuelle GB-Periode
Aufwand	TCHF	57'205	57'159	114'364	63'507	63'507
Ertrag	TCHF	-19'434	-19'436	-38'870	-22'205	-22'205
Globalbudgetsaldo	TCHF	37'771	37'723	75'494	41'302	41'302
Saldo der internen Verrechnungen	TCHF	109	117	226	120	120
Produktgruppenergebnis Total	TCHF	RE 22	VA 23	Vergangene GB-Periode	Plan 24	Aktuelle GB-Periode
Kosten	TCHF	57'314	57'276	114'590	63'627	63'627
Erlös	TCHF	-19'434	-19'436	-38'870	-22'205	-22'205
Saldo	TCHF	37'880	37'840	75'720	41'422	41'422
1 Öffentlicher Verkehr	TCHF	RE 22	VA 23	Vergangene GB-Periode	Plan 24	Aktuelle GB-Periode
Kosten	TCHF	57'205	57'159	114'364	63'507	63'507
Erlös	TCHF	-19'434	-19'436	-38'870	-22'205	-22'205
Saldo	TCHF	37'771	37'723	75'494	41'302	41'302

3.6.2 Verpflichtungskredit

in Franken		2024	Total
Globalbudget	Verpflichtungskredit	41'302'000	41'302'000
	Zusatzkredit	-	-
	Total	41'302'000	41'302'000

3.7 Personal

Die Anzahl der Mitarbeitenden und der Stellenetat (Pensen) der Abteilung öffentlicher Verkehr bleiben gegenüber der aktuellen Globalbudgetperiode unverändert.

Anzahl Pensen / Stellenprozente (Stand per 31. Dezember)	RE 22	VA 23	Vergangene GB-Periode	Plan 24	Aktuelle GB-Periode
Pensen Mitarbeitende	4.5	4.5	9.0	4.5	4.5
Anzahl Mitarbeitende	5	5	10	5	5
Anzahl Lernende	0	0	0	0	0

3.8 Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur laufenden Globalbudgetperiode

3.8.1 Veränderungen im Leistungsauftrag

Die grundsätzlichen Leistungen der Produktgruppe «Öffentlicher Verkehr» sind im Globalbudget 2022 bis 2023 im Grundsatz identisch mit denjenigen des vorangegangenen Globalbudgets. Der Angebots- und Leistungsauftrag wird um die unter Ziffer 3.4 beschriebenen neuen Angebote und Massnahmen erweitert und ergänzt.

3.8.2 Laufende Globalbudgetperiode

Verpflichtungskredit GB-Periode 2022 bis 2023		in Mio. Franken	
Genehmigter Verpflichtungskredit gemäss SGB Nr. 0048/2021			78.1
+1,5% Lohnerhöhung infolge Teuerungsausgleich per 1. Januar 2023 gemäss RRB Nr. 2022/1659 vom 7. November 2022			+0.01
Bereinigter Verpflichtungskredit			78.1
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RE22 + VA23)			75.5
Zu begründende Differenz			-2.6
Begründung		Detail	Total
Total Personalaufwand			+0.0
Total Sachaufwand			-4.1
-	Mehraufwand Schülertransporte (Corona-Pandemie, Sekundarschule P)	+0.2	
-	Angebotsanpassungen / Abgeltungen kostengünstiger als budgetiert	-0.9	
-	Tarifverbundbeiträge an TNW wegen rückläufigen Abo-Verkäufen tiefer	-0.2	
-	Kosteneinsparungen diverser Sachaufwand	-0.1	
-	Erhöhung Bundesbeitrag an RPV 2022	-1.2	
-	Erhöhung Bundesbeitrag an RPV 2023	-1.9	
Total Erträge			+1.5
-	Mindererlöse Gemeindebeiträge öV	+1.5	
Total			-2.6

3.8.3 Neue Globalbudgetperiode

Vergleich der laufenden und zukünftigen GB-Periode		in Mio. Franken	
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RE22 + VA23)			75.5
Aufgrund der einjährigen GB-Periode 2024 dient als Vergleichswert der VA23			37.7
Beantragter Verpflichtungskredit 2024			41.3
Zu begründende Differenz			+3.6
Begründung		Detail	Total
Total Personalaufwand			+0.0
Total Sachaufwand			+6.4
-	Einsatz von modernerem Rollmaterial auf der S23 (Massnahme 1)	-0.0	
-	Neues Konzept öV-Drehscheibe Schönenwerd (Massnahme 2)	-0.1	
-	Anpassungen Nachtangebot N26 / Tramlinie 10 (Massnahme 3)	+0.1	
-	Anpassungen Nachtangebot N55 / M52 / M55 (Massnahme 4)	+0.0	
-	Buskonzept Bucheggberg (Massnahme 5)	+0.1	
-	Buskonzept Thal (Massnahme 6)	+0.1	
-	Elektrifizierung Buslinien BBA (Massnahme 7)	+0.1	

-	Angebote im Freizeitverkehr (Massnahme 8)	+0.0
-	Übernahme Beiträge Dritter BSU-Linie 10	+0.2
-	Mehrkosten Schülertransporte	+0.3
-	Kostenübernahme zusätzliche Überangebote	+1.4
-	Übernahme Bundesanteile RPV 2024	+3.2
-	Mehrerlöse aufgrund Tarifmassnahmen	-1.5
-	allgemeine Kostensteigerung (Personal- und Sachteuerung)	+2.5
Total Erträge		-2.8
-	Mehrerlöse Gemeindebeiträge (Zunahme gegenüber Voranschlag 2023)	-2.8
Total		+3.6

Die oben aufgeführten Mehr- und Minderkosten sind jeweils brutto, das heisst inkl. Anteil der Gemeinden ausgewiesen. Die letzte Position in der Tabelle weist den Anteil der Gemeinden an allen Mehr- und Minderkosten kumuliert aus.

4. Finanzgrössen ausserhalb des Globalbudgets und Investitionen

	TCHF	RE 22	VA 23	Plan 24
Finanzgrössen ausserhalb Globalbudget				
Abschreibungen Investitionsbeiträge öV	TCHF	0	0	0
BIF-Beiträge netto	TCHF	8'328	8'439	8'707
Investitionen				
Nettoinvestitionen Öffentlicher Verkehr	TCHF	-844	-685	-545

Die Beiträge der Kantone in den Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) werden vom Bund jedes Jahr aufgrund der Parameter «Zug-km» und «Personen-km» neu festgelegt. Sie werden zudem mit der Bahnausbauteuerung (BTI) und dem Wirtschaftswachstum (rBIP) indexiert. In der Tabelle oben werden die BIF-Beiträge netto, d.h. nach Abzug der Gemeindebeiträge, ausgewiesen.

Seit dem Jahr 2016 entfallen gemäss Bundesrecht die Ausgaben des Kantons Solothurn für Investitionen der Transportunternehmen. Es werden nur noch Zahlungen der Transportunternehmen für die rückzahlbaren Darlehen verbucht, weshalb die Nettoinvestitionen negativ sind. Die Differenzen von Jahr zu Jahr sind auf Darlehen zurückzuführen, die inzwischen vollständig amortisiert sind.

5. Rechtliches

Der nachfolgende Beschluss untersteht als gebundene Ausgabe (Verpflichtungskredit) nicht dem fakultativen Referendum nach Artikel 36 der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986 (KV; BGS 111.1) (Artikel 37 Absatz 1 Buchstabe c KV).

6. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates

Brigit Wyss
Frau Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

7. **Beschlussesentwurf**

Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für das Jahr 2024

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 74 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986¹⁾, § 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 2. Mai 2023 (RRB Nr. 2023/710), beschliesst:

1. Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» werden für das Jahr 2024 folgende Produktgruppenziele 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 das Jahr 2024 ein Verpflichtungskredit von 41'302'000 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

Präsidentin

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

Verteiler KRB

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

¹⁾ BGS 111.1.

²⁾ BGS 115.1.

³⁾ BGS 126.3.