

Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2027 bis 2028

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 21. April 2026, RRB Nr. 2026/760

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Einleitende Bemerkungen	5
2. Bezug zu den Planungsgrundlagen des Regierungsrates	6
3. Leistungsauftrag und Saldovorgabe	6
3.1 Leistungserbringer	6
3.2 Produktgruppen	7
3.2.1 Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr	7
3.2.2 Planungsstand.....	7
3.2.3 Angebots- und Leistungsauftrag.....	7
3.2.4 Massnahmen Bahn.....	8
3.2.5 Massnahme Bus	10
3.3 Leistungen, welche die gesetzliche Vorgaben nicht erfüllen	11
3.3.1 Entwicklung von Linien, die im Globalbudget 2025-2026 die gesetzlichen Anforderungen zum minimalen Kostendeckungsgrad nicht erfüllt haben.....	12
3.4 Finanzielle Rahmenbedingungen.....	13
3.4.1 Bundesbeiträge.....	13
3.4.1.1 Kantonsquote	13
3.4.1.2 Entlastungspaket 27 des Bundes	14
3.4.2 Verhältnis der Massnahmen zum Globalbudget.....	14
3.5 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit	15
3.6 Personal	15
3.7 Veränderungen von Leistungen und Finanzen	15
3.7.1 Veränderungen im Leistungsauftrag	15
3.7.2 Einfluss Massnahmenplan 2024.....	16
3.7.3 Laufende Globalbudgetperiode.....	17
3.7.4 Neue Globalbudgetperiode.....	18
4. Finanzgrössen ausserhalb des Globalbudgets und Investitionen.....	18
5. Rechtliches	19
6. Antrag.....	19
7. Beschlussesentwurf.....	21

Kurzfassung

Gegenstand dieser Vorlage ist die Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Abgeltungen des Kantons Solothurn an die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (ÖV), an den Tarifverbund Nordwestschweiz sowie an die Schülertransportkosten der Schulträger für die Jahre 2027 und 2028.

Mit dem Kantonsratsbeschluss (KRB Nr. SGB 0205b/2024) vom 10. Dezember 2024 zum Massnahmenplan 2024 wurden die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr ab dem Jahr 2027 plafoniert. Von der Plafonierung ausgeschlossen sind im Wesentlichen die Folgekosten von genehmigten Betriebsmittelbeschaffungen, die Erhöhung des Kantonsanteils infolge Reduktion des Bundesanteils am gemeinsam bestellten Angebot, nicht beeinflussbare allfällige Erhöhungen der Abgeltung an die Schülertransportkosten sowie die Teuerung.

Die jährlichen Nettoausgaben wurden auf 41,2 Mio. Franken festgelegt, was für eine zweijährige Globalbudgetperiode 82,4 Mio. Franken ergibt. Werden die zum heutigen Zeitpunkt abschätzbaren Ausnahmepositionen (Betriebsmittelbeschaffungen, Schülertransporte und Teuerung) hinzugerechnet, ergibt sich ein aktualisierter Plafond von 86,3 Mio. Franken.

Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» wird für die Jahre 2027-2028 ein Verpflichtungskredit in der Höhe von 84,2 Mio. Franken beantragt. Damit wird der aktualisierte Plafond um 2,1 Mio. Franken unterschritten. Der Plafond wird somit nicht vollständig ausgeschöpft.

Der beantragte Verpflichtungskredit von 84,2 Mio. Franken entspricht einer Zunahme von 4,6 Mio. Franken oder 5,8 % gegenüber dem Globalbudget 2025-2026.

Der genehmigte Verpflichtungskredit der Globalbudgetperiode 2025-2026 wird voraussichtlich um 0,7 Mio. Franken oder 0,8 % unterschritten. Dies ist unter anderem auf eine nicht umgesetzte Massnahme aus der letzten Globalbudgetperiode sowie den Wegfall der Fernverkehrsent-schädigung und tieferen Abgeltungen an den Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) zurückzuführen.

Bei den Zielen und Indikatoren gab es leichte Anpassungen. Beim Ziel 1.1. «Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs» wurden zwei neue Indikatoren hinzugefügt: Der Anteil der erschlossenen Einwohner in den ÖV-Gütekategorie A - D1 sowie A - F.

Das Ziel 1.2. «Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel» wurde umbenannt in «Sicherstellung eines angemessenen Kostendeckungsgrades».

a) Globalbudget: «Öffentlicher Verkehr»

1. Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr

1.1. Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

1.2. Sicherstellung eines angemessenen Kostendeckungsgrades

b) Verpflichtungskredit 2027 bis 2028

84'190'000 Franken

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf zum Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2027 bis 2028.

1. Einleitende Bemerkungen

Das vorliegende Globalbudget (GB) umfasst den Bereich «Öffentlicher Verkehr» des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT).

Die Abteilung öffentlicher Verkehr (ÖV) im AVT arbeitet nach Massgabe des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BGS 732.1) auf eine Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs hin. Diese Stärkung bezweckt die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, die Förderung einer umweltgerechten, wirtschaftlichen und allen Bevölkerungskreisen zugänglichen Mobilität, die Entlastung des Strassennetzes, die Reduktion schädlicher Emissionen sowie die Steigerung der Standortattraktivität des Kantons Solothurn (§ 1 ÖVG).

Die Abteilung ÖV ist gemeinsam mit dem Bund und den beteiligten Kantonen für die Planung und Bestellung des Regional-, Orts- und Ausflugsverkehrs verantwortlich (§ 4 ÖVG). Ausserdem läuft bei der Abteilung ÖV die Finanzierung der Schülertransportkosten der Schulträger zusammen. Ziel ist es, eine möglichst umfassende Integration der Schülertransporte in den ÖV zu erreichen, um die öffentlichen Mittel möglichst effizient einzusetzen (§ 8 ÖVG).

Nach den überstandenen Pandemie Jahren steht der öffentliche Verkehr im Kanton Solothurn weiterhin vor einer Reihe finanzieller, struktureller und gesellschaftlicher Herausforderungen. Ein zentraler Punkt ist die Finanzierung des ÖV-Angebots. Steigende Betriebs- und Unterhaltskosten, unter anderem aufgrund höherer Energiepreise, Löhne und Investitionen, z.B. in die Modernisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotten, stehen einem angespannten kantonalen Finanzhaushalt gegenüber. Gleichzeitig besteht ein Anspruch, das bestehende Angebot zu erhalten oder gar auszubauen.

Besonders herausfordernd ist dabei die Abwägung zwischen Wirtschaftlichkeit und Erschliessung in der Fläche. In ländlichen Regionen des Kantons werden einzelne Buslinien nur schwach genutzt, erfüllen jedoch eine wichtige Grundversorgungsfunktion für die Bevölkerung. Die Frage, ob solche Linien aus Kostengründen reduziert oder gestrichen werden sollen, führt regelmässig zu politischen und gesellschaftlichen Diskussionen. Hier stehen Effizienzüberlegungen dem Ziel der gleichwertigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen gegenüber.

Auch im Bereich der Infrastruktur zeigen sich Spannungsfelder. Geplante Ausbauten von Bahnhöfen, Haltestellen oder Verkehrsdrehscheiben sind langfristig wichtig für einen leistungsfähigen und barrierefreien ÖV, stossen jedoch nicht immer auf Zustimmung. Verzögerungen oder Ablehnungen von Projekten erschweren eine vorausschauende Angebotsentwicklung und können die Attraktivität des ÖV beeinträchtigen.

Hinzu kommt der Wandel im Nutzerverhalten und in der Technologie. Die zunehmende Digitalisierung, etwa durch den Abbau von Ticketautomaten und die Verlagerung des Ticketkaufs auf mobile Anwendungen, bringt Effizienzgewinne für die Transportunternehmen und wird von den Fahrgästen grundsätzlich akzeptiert, stellt aber Personen ohne digitale Kompetenzen vor Schwierigkeiten. Der ÖV steht somit vor der Aufgabe, moderne und kundenfreundliche Lösungen zu entwickeln, ohne bestimmte Nutzergruppen auszuschliessen.

Nicht zuletzt spielt die Qualität des täglichen Betriebs eine entscheidende Rolle. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und gut abgestimmte Anschlüsse sind zentrale Faktoren für die Attraktivität des

ÖV. Gleichzeitig verschärft der Fachkräftemangel im Verkehrssektor die Situation und stellt Transportunternehmen vor zusätzliche organisatorische Herausforderungen.

Insgesamt zeigt sich, dass der ÖV im Kanton Solothurn vor einer anspruchsvollen Phase steht. Die langfristige Sicherung eines qualitativ hochwertigen, bezahlbaren und nachhaltigen ÖV-Angebots erfordert sorgfältige politische Abwägungen, eine enge Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Gemeinden und Transportunternehmen sowie eine Ausrichtung auf die Stärke des ÖV als Massentransportmittel.

2. Bezug zu den Planungsgrundlagen des Regierungsrates

Legislaturplan 2025–2029		Enthalten in Produktgruppen 1
Nr.	Handlungsziel	
B.1.5.1	Gesamtheitliche und grossräumige Verkehrslösungen	x
B.1.5.2	Angebot im regionalen öffentlichen Verkehr konsolidieren	x

Integrierter Aufgaben- und Finanzplan 2026–2029		Enthalten in Produktgruppen 1
Nr.	Massnahme	
-	kein Projektbezug zum aktuellen IAFP	

3. Leistungsauftrag und Saldovorgabe

3.1 Leistungserbringer

Produktgruppe	Leistungserbringende Dienststelle/Abteilung
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 24	Ist 25	Soll 26	Soll 27	Soll 28
11	Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs						
111	Umsetzung neue ÖV-Angebote	(>) %	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
112	Kundenzufriedenheit Bahn	(>) %	0.0	80.0	0.0	80.0	0.0
113	Kundenzufriedenheit Bus	(>) %	0.0	76.0	0.0	77.0	0.0
114	Erschlossene Einwohner ÖV-Güteklasse A-D1	(>) %				70.0%	70.0%
115	Erschlossene Einwohner ÖV-Güteklasse A-F	(>) %				93.0%	93.0%
12	Sicherstellung eines angemessenen Kostendeckungsgrades						
121	Kostendeckungsgrad ohne Versuchsbetriebe	(>) %	55.3	56.4	54.0	56.4	56.4
	Statische Messgrößen	Einheit	Ist 24	Ist 25	Plan 26	Plan 27	Plan 28
	Gewichtete Haltestellenabfahrten	Anzahl	66'086	66'099	68'930	68'500	68'500
	Abgeltungen an Transportunternehmen	(>) MCHF	53.0	53.6	55.7	56.1	57.7
	Tarifverbundbeiträge	(>) MCHF	2.3	2.1	2.6	2.2	2.2

112 / 113 Die Umfragen zur Kundenzufriedenheit werden im 2-Jahres-Rhythmus durchgeführt, die nächste Befragung findet im Herbst 2027 statt.

114 / 115 werden neu ab 2027 hinzugefügt. Diese Indikatoren dienen zur Messung der Erschliessungsqualität eines Standorts durch den ÖV. Sie bewerten, wie gut ein Ort durch Haltestellendichte, Taktichte und Verkehrsmittel (Bahn, Bus) angebunden sind. A bis D1 bedeutet, dass im Umkreis von 300 Meter eine Bushaltestelle mit mindestens einem Halbstundentakt vorhanden ist. A bis F bedeutet, dass ein minimales ÖV-Angebot zur Verfügung steht.

3.2.2 Planungsstand

Die Angebotsvereinbarungen mit den Transportunternehmen für die Jahre 2027 und 2028 werden ab Sommer 2026 verhandelt, dies auf Basis der per Ende April 2026 einzureichenden Offerten. Als Basis für das Globalbudget 2027–2028 dienen die Angebotsvereinbarungen für das Jahr 2026, Kostenschätzungen der Transportunternehmen für Angebotsanpassungen sowie Kennziffern des Angebots aus Erfahrungswerten. Die noch auszuhandelnden Abgeltungen können von den hier angegebenen Werten abweichen.

3.2.3 Angebots- und Leistungsauftrag

Im Rahmen des Massnahmenplans 2024 hat der Kantonsrat auf Vorschlag des Regierungsrats die Massnahme «Plafonierung Ausgaben ÖV ab 2027» beschlossen. Vor diesem Hintergrund wird in den Jahren 2027 und 2028 das bisherige Angebot grundsätzlich weitergeführt, soweit es sich bewährt hat.

Die vorgeschlagenen Massnahmen beschränken sich auf Angebotsänderungen, die bereits im Globalbudget 2025–2026 enthalten waren, jedoch nicht termingerecht bzw. nicht vollständig umgesetzt werden konnten.

- Massnahme 1: Auswirkungen Umbau Bahnhof Lenzburg auf die S23 und S26 (Massnahme 1 im GB ÖV 2025-2026)
- Massnahme 2: Durchbindung der S20 in Solothurn (Massnahme 3 im GB ÖV 2025-2026)
- Massnahme 3: S21 Solothurn-Moutier-Bahn nach Wiedereröffnung des Weissenstein-tunnels (Massnahme 4 im GB ÖV 2025-2026)
- Massnahme 6: Anpassungen der Buslinie 126 an die veränderten Fahrpläne der S20 (Massnahme 13 im GB ÖV 2025-2026).

Die verspätete Umsetzung ist bei Massnahme 1 auf die erheblichen Verzögerungen im Projekt zum Umbau des Bahnhofs Lenzburg zurückzuführen, während bei den anderen drei Massnahmen die Ursache in den Verzögerungen im Plangenehmigungsverfahren der SBB zur Leistungssteigerung der Ausbaustrecke zwischen Solothurn und Wanzwil zu suchen ist. Da während der parlamentarischen Beratung des Globalbudgets 2025-2026 bereits absehbar war, dass diese drei Massnahmen nicht nach dem ursprünglichen Zeitplan umgesetzt werden können, wurde der Globalbudgetsaldo seinerzeit um den entsprechenden Betrag von Fr. 547'600.00 (brutto) gekürzt.

Andererseits finden zwei Angebotsänderungen auf interkantonalen Bahnlinien Eingang, an denen der Kanton Solothurn einen Minderheitsanteil hält. Die angestrebten Anpassungen sind nachvollziehbar. Aufgrund der üblichen Praxis, die Kosten einer Linie nach Kilometern und Haltestellenabfahrten auf die beteiligten Kantone aufzuteilen, entstehen auf folgenden Linien Mehrkosten für den Kanton Solothurn:

- Massnahme 4: Nachtangebote SN11, SN1 und S3
- Massnahme 5: Kapazitäten S3.

Linien, welche erstmals einen ungenügenden Kostendeckungsgrad aufweisen, werden provisorisch weiterhin bestellt. Sollte der Kostendeckungsgrad in der darauffolgenden Globalbudgetperiode weiterhin ungenügend sein, wird dem Kantonsrat unterbreitet werden, dass sich der Kanton aus der Bestellung und Finanzierung der betreffenden Linie zurückzieht.

Für jede der nachfolgend aufgeführten Massnahmen sind die Mehr- oder Minderkosten ausgewiesen, welche die Massnahmen gegenüber dem bestehenden Angebot (Kostenbasis: Angebotsvereinbarungen für das Fahrplanjahr 2026) verursachen.

3.2.4 Massnahmen Bahn

Massnahme 1: Auswirkungen Umbau Bahnhof Lenzburg auf die S23 und S26

Im Rahmen des Globalbudgets 2025-2026 wurde die Massnahme 1 «Kapazitätserhöhung S23/S26 und Linienanpassung im Zusammenhang mit den Bauarbeiten Lenzburg» vorgesehen. Der Start der Bauarbeiten hat sich um zwei Jahre verzögert, daher wird eine angepasste Massnahme ins Globalbudget 2027-2028 aufgenommen.

Von der im Globalbudget 2025-2026 aufgeführten Massnahme wurden einzig die Verstärkung von Zügen mit einer zusätzlichen Komposition und die Ausdehnung des Halbstundentakts der S23 zwischen Olten und Langenthal in den Abendstunden umgesetzt. Für die finanzielle Beurteilung der verbleibenden Änderungen werden die Offerten 2026 beigezogen.

Die Bauarbeiten am Bahnhof Lenzburg werden ab dem Fahrplan 2028 Auswirkungen bei der Liniengestaltung zeigen. Die S23 fällt im Kanton Solothurn zugunsten eines halbstündlichen Angebots Langenthal - Olten - Aarau - Lenzburg - Wohlen - Rotkreuz (S26) weg. Das Taktangebot für Olten, Dulliken, Däniken und Schönenwerd bleibt unverändert, ausser der geänderten Linienebezeichnung und der konsequenten Führung aller Züge nach Rotkreuz anstatt Baden.

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Angebotserweiterungen ab 2025 ergeben sich im Vergleich zum Globalbudget 2025–2026 durch die Zusammenlegung der S23 und S26 folgende finanzielle Auswirkungen auf das Globalbudget:

<i>Kosten der Massnahme brutto 2027–2028</i>	<i>CHF</i>	<i>105'600.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden (37 %)</i>	<i>CHF</i>	<i>39'100.00</i>
<i>Anteil Kanton (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>66'500.00</i>

Massnahme 2: Durchbindung der S20 in Solothurn

Die Umsetzung der integralen Durchbindung der S20 Biel – Solothurn – Olten war ursprünglich für den Fahrplan 2026 vorgesehen. Aufgrund der Verzögerungen im Plangenehmigungsverfahren der SBB zur Leistungssteigerung auf der Ausbaustrecke zwischen Solothurn und Wanzwil ist eine Umsetzung der Durchbindung per Fahrplan 2028 vorgesehen. Bedingung ist nach wie vor ein rechtzeitiger Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens.

Mit der Umsetzung dieser Massnahme gehen einher:

- Halbstündliche anstatt nur stündliche Direktverbindungen über den Bahnhof Solothurn hinaus, z.B. von Grenchen oder Bettlach nach Luterbach-Attisholz oder Oensingen.
- Ein Produktivitätsgewinn, da im heutigen Fahrplan die Züge und das Zugpersonal lange und teure Standzeiten in Solothurn haben – das Angebot der S20 wird dadurch günstiger und die Abgeltungen auf der S20 sinken.
- Von Deitingen oder Luterbach-Attisholz halbstündliche anstatt nur stündliche Anschlüsse in Solothurn auf die RBS-Züge nach Bern.
- Mehr Kapazität in Zügen der S20 zwischen Hägendorf und Olten, die heute am Kapazitätslimit verkehren, da durch die erhöhte Produktivität eine Komposition freigespielt wird, die für Doppeltraktionen eingesetzt werden kann.
- Bessere Anschlüsse zwischen Bahn und Bus in Hägendorf und Egerkingen.
- Kürzere Anschlüsse von der S-Bahn aus dem Gäu auf die Fernverkehrszüge in Olten.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2027-2028</i>	<i>CHF</i>	<i>-246'400.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden (37 %)</i>	<i>CHF</i>	<i>-91'200.00</i>
<i>Anteil Kanton (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>-155'200.00</i>

Massnahme 3: S21 Solothurn-Moutier-Bahn nach Wiedereröffnung des Weissensteintunnels

Der Weissensteintunnel wird Mitte 2026 nach seiner Erneuerung wieder in Betrieb genommen. Auf der S21 Solothurn - Moutier wird für das Fahrplanjahr 2027 eine moderate Angebotsveränderung eingeführt. Der zeitliche Abstand der beiden Züge, die an Sonn- und Feiertagen verkehren, wird in Richtung Solothurn - Oberdorf von 14 auf 28 Minuten und in Richtung Oberdorf - Solothurn von 8 auf 23 Minuten erhöht. Dadurch wird das bestehende Angebot besser auf die Stunde verteilt.

In Abhängigkeit mit der Massnahme 2, der Durchbindung der S20 in Solothurn, ergeben sich für die S21 Solothurn - Moutier grössere Änderungen. Die Verdichtungsleistungen zwischen Solothurn und Langendorf respektive Lommiswil, können nicht mehr mit den Fahrzeugen der S20 (Olten - Solothurn) aus der Standzeit in Solothurn produziert werden. Um die vorgesehene Taktverdichtung nach wie vor zu gewährleisten, verkehrt der morgens vorhandene Zusatzzug Solothurn - Gänsbrunnen - Solothurn auch in zusätzlichen Stunden in der Hauptverkehrszeit am Morgen sowie am Abend (montags bis freitags).

<i>Kosten der Massnahme brutto 2027–2028</i>	<i>CHF</i>	<i>390'600.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden (37 %)</i>	<i>CHF</i>	<i>144'500.00</i>
<i>Anteil Kanton (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>246'100.00</i>

Massnahme 4: Nachtangebote SN11, SN1 und S3

Der Bahnhof Olten eignet sich hervorragend als Drehscheibe für den Nachtverkehr, da hier die Strecken von und nach Zürich, Basel, Luzern, Bern und Solothurn zusammenlaufen. Den Anstoss für die Nachtverbindungen gab eine Initiative aus der Region Basel, die heute unter anderem vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und Verkehrsverbund Luzern (VVL) sowie auch dem SBB-Fernverkehr genutzt werden. Mit Abschluss der Sanierung des Hauenstein-Basistunnels wird per Fahrplan 2028 auch die S3 von Basel eingebunden. Bei allen S-Bahn-Produkten ist der Kanton Solothurn betroffen.

Nachtzüge

SN11 Winterthur - Olten - Winterthur (ein zusätzliches Zugpaar, 112 Verkehrstage pro Jahr)
S3 Basel - Olten - Basel (Verlängerung von zwei bestehenden Zugpaaren Basel - Tecknau - Basel nach Olten, 112 Verkehrstage pro Jahr).

<i>Kosten der Massnahme brutto 2027-2028</i>	<i>CHF</i>	<i>44'000.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden (37 %)</i>	<i>CHF</i>	<i>16'300.00</i>
<i>Anteil Kanton (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>27'700.00</i>

Massnahme 5: Kapazitäten S3

Im Fahrplanjahr 2025 wurde festgestellt, dass auf der S3 Basel – Laufen und Basel - Olten die Fahrzeuggrösse nicht mehr dem Kundenaufkommen entspricht. Als Massnahme wurden im Fahrplan 2026 an den Wochenenden Züge auf der S3 mit einem zusätzlichen Fahrzeug verstärkt. Per Fahrplan 2027 wird die Verstärkung auf Montag bis Freitag erweitert.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2027-2028</i>	<i>CHF</i>	<i>38'700.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden (37 %)</i>	<i>CHF</i>	<i>14'300.00</i>
<i>Anteil Kanton (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>24'400.00</i>

3.2.5 Massnahme Bus

Massnahme 6: Anpassungen der Buslinie 126 an die veränderten Fahrpläne der S20

Mit der Führung der S20 zwischen Biel und Olten im exakten Halbstundentakt (siehe Massnahme Bahn 2) ändern sich die Anschlussbedingungen verschiedener Buslinien. Während dies bei den meisten Buslinien erwünschte Auswirkungen hat, führt bei der Linie 126 Oberbuchsitzen - Egerkingen - Neuendorf - Wolfwil die Verschiebung der Fahrpläne dazu, dass bei unverändertem Fahrzeugeinsatz die Busse nur noch bis Egerkingen fahren könnten. Um die Buserschliessung des Ortszentrums von Oberbuchsitzen zumindest in der Hauptverkehrszeit weiterhin zu gewährleisten, ist ein zusätzliches Fahrzeug notwendig.

Diese Massnahme wird einzig nötig, wenn der exakte Halbstundentakt auf der S20 eingeführt werden kann (siehe Massnahme Bahn 2). Sollte die Durchbindung der S20 nicht wie geplant im Jahr 2028 umgesetzt werden können, würde auf der PostAuto-Linie 126 das bisherige Angebot unverändert weitergeführt.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2027–2028</i>	<i>CHF</i>	<i>126'000.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden (37 %)</i>	<i>CHF</i>	<i>46'600.00</i>
<i>Anteil Kanton (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>79'400.00</i>

3.3 Leistungen, welche die gesetzliche Vorgaben nicht erfüllen

Gemäss Artikel 5 ÖVG müssen die vom Kanton bestellten Buslinien einen minimalen Kostendeckungsgrad (KDG) von 10 % für die Grunderschliessung im regionalen Personenverkehr (RPV) respektive 20 % für alle übrigen Angebote aufweisen. Als Grunderschliessung gelten Buslinien, welche für mindestens eine Ortschaft mit mehr als 100 Einwohnerinnen und Einwohnern und mit einem Angebot von höchstens einem Stundentakt (maximal 18 Kurspaaren täglich, Angebot Montag - Freitag) die einzige oder die wichtigste Erschliessung darstellen. Bahnlinien müssen einen minimalen KDG von 20 % aufweisen. Die Kostendeckung in Prozent berechnet sich nach der Formel «Erlöse geteilt durch Vollkosten».

Folgende zwei Buslinien erfüllen derzeit die im ÖVG definierten Minimalvorgaben beim Kostendeckungsgrad nicht. Bei diesen Linien beträgt die minimale Anforderung 20 %. Grundlage für die Daten sind die Angebotsvereinbarungen 2026.

Transportunternehmen Liniennummer Linienbezeichnung			KDG	Abgeltung pro Jahr in CHF	Anteil Kanton (63 %) in CHF	Anteil Gemeinden (37 %) in CHF
RBS	30.871	Jegenstorf - Messen - Waltwil	13,8 %	249'849	157'405	92'444
BSGU	40.010	Solothurn - Luterbach Attisholzstrasse	16,6 %	241'024	151'845	89'178
Total				490'873	309'250	181'622

Tabelle 1: Linien mit ungenügendem Kostendeckungsgrad, Stand Angebotsvereinbarungen 2026

RBS-Linie 871

Die Linie 871 erreichte den Deckungsbeitrag von 20 % nicht und wurde im Fahrplan 2025 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) nicht mehr mitfinanziert. Die Linie wird um sechs Kurspaare gekürzt, damit eine RPV-Linie mit einer Anforderung von 10 % Deckungsbeitrag und Mitfinanzierung des Bundes erreicht wird.

Der Kanton Bern bestellt die sechs Verdichtungskurspaare im Ortsverkehr. In Absprache mit der Gemeinde Messen wurde eine Lösung gefunden: Alle sechs Kurspaare bleiben bestehen. Die Gemeinde übernimmt die Finanzierung von fünf Kurspaaren, das verbleibende Kurspaar wird über den Schülertransportkredit abgedeckt und bringt die Schülerinnen und Schüler von Brunnenthal nach Messen in die Primarschule.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2027–2028</i>	<i>CHF</i>	<i>-94'500.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden (37 %)</i>	<i>CHF</i>	<i>-35'000.00</i>
<i>Anteil Kanton (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>-59'500.00</i>

BSGU-Linie 10

Die Linie 10 Solothurn - Luterbach Attisholzstrasse wurde im August 2020 eingeführt. Die Linie bedient von Montag bis Freitag, jeweils morgens, mittags und abends, ab «Solothurn, Hauptbahnhof» die Haltestellen «Luterbach, Nordstrasse» und «Luterbach, Attisholzstrasse» ohne Zwischenhalte. Die Nachfrage auf dieser Linie entwickelte sich bisher verhalten. Im Jahr 2024 wurde die Linie durchschnittlich von 4,9 Personen pro Kurs genutzt. Eine verstärkte Nutzung der Linie ist mit Führung der Linie über die Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Luterbach-Attisholz (Umsetzung Ende 2027) sowie der Siedlungsentwicklung im Attisholz-Areal zu erwarten. Der Bezug der ersten Wohnungen ist für Ende 2028 vorgesehen.

Die Linie wird zunächst für die Globalbudgetperiode 2027-2028 fortgeführt. Sollte sie weiterhin die Anforderungen nicht erfüllen, wird für die darauffolgende Globalbudgetperiode 2029-2030 beantragt, dass der Kanton die Linie nicht mehr bestellt und finanziert.

3.3.1 Entwicklung von Linien, die im Globalbudget 2025-2026 die gesetzlichen Anforderungen zum minimalen Kostendeckungsgrad nicht erfüllt haben

Im Globalbudget 2025-2026 wurde wegen ungenügender Kostendeckung die Aufhebung der sechs Linien BGU 31, BOGG 517, BOGG 555, BSU 17, PostAuto 125 und PostAuto 580/581 beantragt. Der Kantonsrat hat beschlossen, die BSU-Linie 17 per Fahrplan 2025 aufzuheben und die restlichen fünf Linien weiterhin zu bestellen. Die Situation präsentiert sich aktuell wie folgt:

BGU-Linie 31 Bettlach, Bahnhof - Bettlach, Dorfplatz - Bettlach, Allmend (Ortsbus Bettlach)

Die Linie wurde im Rahmen des neuen Buskonzepts Grenchen und Umgebung per Fahrplan 2026 in die Linie 25 Grenchen Holzerhütte - Grenchen Süd Bahnhof - Bettlach Dorfplatz - Bettlach Allmend integriert. Die Anforderung an den minimalen KDG der Linie 25 ist 20 % und wird aktuell übertroffen (Stand Angebotsvereinbarung 2026).

BOGG-Linie 517 Dulliken - Obergösgen - Lostorf

Die Linie 517 existiert seit dem Jahr 2010 und wird in der Regel mit einem Midibus betrieben. Das Angebot ist auf Montag bis Freitag beschränkt, das Samstagsangebot wurde im Jahr 2018 eingestellt. Das Fahrgastpotenzial hat sich aufgrund einer besseren Koordination mit den Schulzeiten in Lostorf für die Schülerinnen und Schüler aus Mahren und der Einführung des Halbstundentaktes der S-Bahn in Dulliken erhöht. Die Einwohnergemeinden Dulliken und Obergösgen ermöglichen in Zusammenarbeit mit den Busbetrieben Olten Gösgen Gäu (BOGG) und dem Tarifverbund A-Welle als Pilotbetrieb den schulpflichtigen Kindern die kostenlose Benutzung der fahrplanmässigen Busse auf dem jeweiligen Gemeindegebiet.

Die Summe dieser Massnahmen hat dazu beigetragen, dass sich der Kostendeckungsgrad der Linie erhöht hat und seither über den minimal geforderten 20 % liegt.

BOGG-Linie 555 Hägendorf - Allerheiligenberg

Die Linie 555 dient prioritär der Erschliessung der Hanglagen von Hägendorf. Einzelne Kurse verkehren bis Allerheiligenberg und haben damit eine Bedeutung für den Freizeitverkehr. Der Kanton Solothurn hat im Dezember 2022 auf dem Allerheiligenberg eine Asylunterkunft eröffnet, wodurch die Anzahl Fahrgäste nach 2023 markant zugenommen hat. Der geforderte KDG von minimal 20 % wird übertroffen. Die Situation im Asylwesen ist sehr dynamisch und die weitere Entwicklung der Linie wird beobachtet.

PostAuto-Linie 125 Ortsbus Oensingen

Der Ortsbus Oensingen wurde im Dezember 2013 durch die Gemeinde Oensingen in Betrieb genommen. Im Jahr 2018 erfolgte die Übernahme ins Grundangebot des Kantons. Im Dezember 2022 ist eine Anpassung der Linienstruktur erfolgt. Die Frequenzerhebung aus dem Jahr 2024 zeigt, dass die Nachfrage wie beabsichtigt gesteigert werden konnte. Der vorgegebene Kostendeckungsgrad von 20 % kann aber allein mit der Auslastung und der damit zusammenhängenden Zuschreibung der Verkehrserträge nicht erreicht werden. Auf Initiative der Einwohnergemeinde Oensingen wurde daher ein mehrjähriger Vertrag zur finanziellen Unterstützung der Linie durch Gewerbebetriebe in Oensingen abgeschlossen. Diese Nebenerträge werden an den Kostendeckungsgrad angerechnet, womit der Minimalwert von 20 % übertroffen wird.

PostAuto-Linie 580/581 Ortsbus Däniken

Der Ortsbus Däniken existiert seit Dezember 2009. Es werden zwei Schlaufen im Halbstundentakt gefahren (Allmend/Dorf und Industrie). Die Bedeutung des ÖV in Däniken hat seit der Einführung des integralen Halbstundentakts auf der S-Bahn im Jahr 2021 zugenommen. Im Dezember 2024 und im Dezember 2025 wurde die Linienführung der Industrieschleife optimiert und besser auf die Nachfrage des Kernkraftwerks abgestimmt. Die Nachfrage bei der Schleife Allmend ist mit durchschnittlich 5,9 Fahrgästen pro Kurs für eine Kleinbuslinie ansprechend. Gleichwohl wird der geforderte Kostendeckungsgrad von 20 % verfehlt. Auf Initiative der Einwohnergemeinde Däniken wurde daher ein mehrjähriger Vertrag zur finanziellen Unterstützung der Linie durch Gewerbebetriebe in Däniken abgeschlossen. Diese Nebenerträge werden an den Kostendeckungsgrad angerechnet, womit der Minimalwert von 20 % übertroffen wird.

3.4 Finanzielle Rahmenbedingungen

3.4.1 Bundesbeiträge

3.4.1.1 Kantonsquote

Das BAV legt jedes Jahr die sogenannte «Kantonsquote» fest. Sie entspricht einer Obergrenze für die vom Bund mitfinanzierten Angebote im 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 effektive Kantonsquote für die einzelnen Kantone ist vom Voranschlag des BAV abhängig. Der Voranschlag wird jeweils in der Dezembersession für das kommende Jahr von den eidgenössischen Räten festgelegt resp. verabschiedet. Anschliessend wird die effektive Kantonsquote vom BAV für die einzelnen Kantone festgelegt. Kommuniziert wird diese jeweils erst im bereits laufenden Fahrplanjahr. Dies hat zur Folge, dass die Kantone angebotsseitig keinerlei Spielraum für Angebotsanpassungen mehr haben, um die Höhe der zu übernehmenden Bundesanteile zu beeinflussen.

Die Praxis des Bundes, einen Teil seiner Verpflichtungen auf die Kantone abzuwälzen, stösst bei den Kantonen immer wieder auf Kritik. Der regionale Personenverkehr ist gemäss der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV; SR 745.16) eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Der Bund, vertreten durch das BAV, ist entsprechend jeweils auch massgeblich am Bestellprozess beteiligt, bei den beiden nationalen Transportunternehmen PostAuto und SBB hat er sogar die Federführung inne. Der Bund hat somit einen grossen Einfluss auf die Abgeltungsbeträge an die Transportunternehmen. Folglich darf auch erwartet werden, dass er seinen finanziellen Verpflichtungen vollumfänglich nachkommt und nicht versucht, diese teilweise auf die Kantone abzuwälzen.

Der Bund wird sich zwar zu 50 % an der Abgeltung der gesamten ungedeckten Kosten im RPV beteiligen können, in einzelnen Kantonen kann es jedoch zu kleineren Kantonsquotenüberschreitungen kommen. Sobald sämtliche Offerten 2026 bereinigt sind, wird der Bund den Kantonen eine Aktualisierung der Kantonsquoten bekannt geben.

Die vermutete Kantonsquotenüberschreitung wurde im Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» in der Vergangenheit jeweils berücksichtigt. Dabei handelte es sich um hohe sechsstelligen, zum Teil sogar um siebenstelligen Beträge. Da die Kantonsquotenüberschreitung schlussendlich meistens nicht fällig wurde, hat das Globalbudget ÖV, mit Ausnahme der «Corona-Jahre» 2021 und 2022, mit einem oftmals sehr hohen Überschuss abgeschlossen. Dies hat wiederholt den Eindruck erweckt, dass im Globalbudget sehr viel «Luft» enthalten sei.

In der aktuellen Globalbudgetperiode 2027–2028 wird, wie bereits in der vergangenen GB-Periode, die vermutete Kantonsquotenüberschreitung nicht mehr in den Globalbudgetsaldo eingerechnet. Sollte tatsächlich eine Kantonsquotenüberschreitung fällig werden und sollte es nicht möglich sein, diese mit dem bewilligten Verpflichtungskredit zu decken, so wird der entsprechende Betrag mittels eines Nachtrags- oder Zusatzkredites dem Parlament zur Genehmigung beantragt.

3.4.1.2 Entlastungspaket 27 des Bundes

Mit dem Entlastungspaket 27 will der Bundesrat nach eigener Aussage grosse Defizite verhindern, die Vorgaben der Schuldenbremse einhalten und den Bundeshaushalt mittelfristig wieder ins Gleichgewicht bringen. Gegenstand des Pakets ist u. a. auch die Finanzierung des RPV (Erhöhung des Kostendeckungsgrads, Teilverzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe und damit einhergehend eine auf 2027 vorgezogene Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung). Die Beratung im Bundesparlament dauert bis in die Frühlingssession 2026. Da das Paket dem fakultativen Referendum untersteht, könnte letztlich auch das Volk darüber entscheiden. Ein Inkrafttreten der Gesetzesanpassungen ist Anfang 2027 vorgesehen.

Eine Ablastung auf die Kantone kann zum heutigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden. Sollte das Entlastungspaket negative, noch nicht bezifferbare, Auswirkungen auf die Finanzierung des RPV-Angebots im Kanton Solothurn haben und sollte es nicht möglich sein, diese mit dem bewilligten Verpflichtungskredit zu decken, so wird der entsprechende Betrag mittels eines Nachtrags- oder Zusatzkredites dem Parlament zur Genehmigung beantragt.

3.4.2 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.

3.5 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit

Saldovorgabe

Globalbudgetsaldo	TCHF	RE 25	VA 26	Vergangene GB-Periode	Plan 27	Plan 28	Aktuelle GB-Periode
Aufwand	TCHF	59'061	62'022	121'083	63'444	65'595	129'039
Ertrag	TCHF	-20'605	-21'563	-42'168	-22'042	-22'807	-44'849
Globalbudgetsaldo	TCHF	38'456	40'459	78'915	41'402	42'788	84'190
Saldo der internen Verrechnungen	TCHF	122	128	250	131	133	264
Produktgruppenergebnis Total	TCHF	RE 25	VA 26	Vergangene GB-Periode	Plan 27	Plan 28	Aktuelle GB-Periode
Kosten	TCHF	59'184	62'150	121'334	63'575	65'728	129'303
Erlös	TCHF	-20'605	-21'563	-42'168	-22'042	-22'807	-44'849
Saldo	TCHF	38'579	40'587	79'166	41'533	42'921	84'454
1 Öffentlicher Verkehr	TCHF	RE 25	VA 26	Vergangene GB-Periode	Plan 27	Plan 28	Aktuelle GB-Periode
Kosten	TCHF	59'184	62'150	121'334	63'575	65'728	129'303
Erlös	TCHF	-20'605	-21'563	-42'168	-22'042	-22'807	-44'849
Saldo	TCHF	38'579	40'587	79'166	41'533	42'921	84'454

Verpflichtungskredit

in CHF		2027	2028	Total
Globalbudget	Verpflichtungskredit	41'402'000	42'788'000	84'190'000
	Zusatzkredit	-	-	-
	Total	41'402'000	42'788'000	84'190'000

3.6 Personal

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

Anzahl Pensen / Stellenprozent (Stand per 31. Dezember)	RE 25	VA 26	Vergangene GB-Periode	Plan 27	Plan 28	Aktuelle GB-Periode
Pensen Mitarbeitende	4.7	4.7	9.4	4.7	4.7	9.4
Anzahl Mitarbeitende	5	5	10	5	5	10
Anzahl Lernende	0	0	0	0	0	0

3.7 Veränderungen von Leistungen und Finanzen

3.7.1 Veränderungen im Leistungsauftrag

Die Leistungen der Produktgruppe «Öffentlicher Verkehr» sind im Globalbudget 2027-2028 im Grundsatz identisch mit denjenigen der Vergleichsperiode Rechnung 2025 / Voranschlag 2026. Der Angebots- und Leistungsauftrag wird um die unter Ziffer 3.2 beschriebenen Massnahmen angepasst.

3.7.2 Einfluss Massnahmenplan 2024

Aufgrund der im Rahmen des Massnahmenplans 2024 beschlossenen Massnahme «Plafonierung Ausgaben ÖV ab 2027» werden die jährlichen Nettoausgaben auf 41,2 Mio. Franken begrenzt. Für die Globalbudgetperiode 2027–2028 bedeutet dies einen Plafond von 82,4 Mio. Franken.

Von der Plafonierung ausgeschlossen sind im Wesentlichen die Folgekosten von genehmigten Betriebsmittelbeschaffungen, die Erhöhung des Kantonsanteils infolge Reduktion des Bundesanteils am gemeinsam bestellten Angebot, nicht beeinflussbare allfällige Erhöhungen der Abgeltung an die Schülertransportkosten sowie die Teuerung. Diese Positionen werden wie folgt budgetiert:

Betriebsmittelgesuche

<i>Kosten der Massnahme brutto 2027-2028</i>	CHF	3'900'000.00
<i>.I. Anteil Gemeinden (37 %)</i>	CHF	1'443'000.00
<i>Anteil Kanton (Globalbudgetsaldo)</i>	CHF	2'457'000.00

Erhöhung Kantonsanteil infolge Reduktion Bundesanteil

Siehe Kapitel 3.4.1.1.

Abgeltungen an Schülertransportkosten

Im Budget eingerechnete Erhöhungen von 0,4 Mio. Franken gegenüber RE 25 / VA26:

<i>Kosten der Massnahme brutto 2027-2028</i>	CHF	400'000.00
<i>.I. Anteil Gemeinden (37 %)</i>	CHF	0.00
<i>Anteil Kanton (Globalbudgetsaldo)</i>	CHF	400'000.00

Teuerung

<i>Kosten der Massnahme brutto 2027-2028</i>	CHF	1'677'400.00
<i>.I. Anteil Gemeinden (37 %)</i>	CHF	620'600.00
<i>Anteil Kanton (Globalbudgetsaldo)</i>	CHF	1'056'800.00

3.7.3 Laufende Globalbudgetperiode

Verpflichtungskredit GB-Periode 2025-2026		in MCHF
Genehmigter Verpflichtungskredit gemäss KRB Nr. SGB 0071/2024		79.6
+0,6 % Lohnerhöhung infolge Teuerungsausgleich per 1. Januar 2026 gemäss RRB Nr. 2025/1910 vom 17. November 2025		+0.0
Bereinigter Verpflichtungskredit		79.6
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RE25 + VA26)		78.9
Zu begründende Differenz		-0.7

Begründung	Detail	Total
Total Personalaufwand		-0.1
- Vakanz, welche nicht sofort wieder besetzt werden konnte	-0.1	
Total Sachaufwand		-0.8
- Tiefere Schülertransporte	-0.1	
- Entfall Fernverkehrsentschädigung, tiefere TNW-Subventionen	-0.7	
Total Erträge		+0.2
- Tiefere Gemeindebeiträge aufgrund tieferer Abgeltungen	+0.2	
Total		-0.7

3.7.4 Neue Globalbudgetperiode

Vergleich der laufenden und zukünftigen GB-Periode	in MCHF
Voraussichtliches Ergebnis der Vergleichsperiode 2025-2026 (RE25 + VA26)	78.9
Beantragter Verpflichtungskredit 2027-2028	84.2
Zu begründende Differenz	+5.3

Begründung	Detail	Total
Total Personalaufwand		+0.1
- Vakanz, welche nicht sofort wieder besetzt werden konnte	+0.1	
Total Sachaufwand		+7.9
- Massnahme 1: Auswirkungen Umbau Lenzburg auf die S23 und S26	+0.1	
- Massnahme 2: Durchbindung der S20 in Solothurn	-0.2	
- Massnahme 3: S21 nach Wiedereröffnung des Weissensteintunnels	+0.4	
- Massnahme 4: Nachtangebote SN11, SN1 und S3	+0.0	
- Massnahme 5: Kapazitäten S3	+0.0	
- Massnahme 6: Anpassung Buslinie 126 an die S20	+0.1	
- Linien, welche die gesetzl. Vorgabe nicht erreichen	-0.1	
- Neue / zusätzliche Überangebote	+0.2	
- Zunahme Schülertransportkosten	+0.4	
- Mehrabgeltungen U-Abo Subvention TNW	+0.1	
- Folgekosten aus genehmigten Betriebsmittelgesuchen	+3.9	
- Folgekosten Angebotsanpassungen Vorperiode	+3.6	
- Allgemeine Kostensteigerung (Personal- und Sachteuerung) 27/28	+1.7	
- Mehrerlöse bei den Transportunternehmen 2027–2028	-2.3	
Total Ertrag		-2.7
- Mehrerlöse Gemeindebeiträge (Zunahme gegenüber RE25 + VA26)	-2.7	
Total		+5.3

Die oben aufgeführten Mehr- und Minderkosten sind jeweils **brutto**, das heisst inkl. Anteil der Gemeinden (37 %), 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 24	RE 25	VA 26	Plan 27	Plan 28
Finanzgrössen ausserhalb Globalbudget						
Abschreibungen Investitionsbeiträge ÖV	TCHF	0	0	0	0	0
BIF-Beiträge netto	TCHF	8'792	8'520	9'639	9'814	10'115
Investitionen						
Nettoinvestitionen Öffentlicher Verkehr	TCHF	-545	-1'113	-410	-133	-96

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

Susanne Schaffner
Frau Landammann

Yves Derendinger
Staatschreiber

7. **Beschlussesentwurf**

Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2027 bis 2028

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 21. April 2026 (RRB Nr. 2026/760), beschliesst:

1. Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» werden für die Jahre 2027 bis 2028 folgende Produktgruppenziele festgelegt:
 - 1.1. Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs
 - 1.2. Sicherstellung eines angemessenen Kostendeckungsgrades.
2. Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» wird als Saldovorgabe für die Jahre 2027 bis 2028 ein Verpflichtungskredit von 84'190'000 Franken beschlossen.
3. Eine allfällige Übernahme von Bundesanteilen (Kantonsquotenüberschreitung und/oder Auswirkungen des Sparprogramms des Bundes) wird mittels Zusatz- resp. Nachtragskredit zur Genehmigung beantragt.
4. Der Verpflichtungskredit für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» wird bei einer vom Regierungsrat beschlossenen Lohnanpassung gemäss § 17 des Gesamtarbeitsvertrages vom 25. Oktober 2004³⁾ angepasst.
5. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsidentin

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

Verteiler KRB

Elektronische Publikation im Ratsinformationssystem
 Bau- und Justizdepartement
 Bau- und Justizdepartement/Departementscontroller
 Amt für Verkehr und Tiefbau
 Finanzdepartement
 Amt für Finanzen
 Kantonale Finanzkontrolle
 Parlamentsdienste

¹⁾ BGS 111.1.

²⁾ BGS 115.1.

³⁾ BGS 126.3.