

Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2020 und 2021

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 2. April 2019, RRB Nr. 2019/587

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	7
3.2.2.1 Massnahmen Bahn.....	7
3.2.2.2 Massnahmen Bus.....	9
3.2.3 Finanzielle Rahmenbedingungen	13
3.2.3.1 Entwicklung der Bundesbeiträge	13
3.2.3.2 Anpassung prozentuale Kantonsbeteiligung an RPV-Linien.....	14
3.2.3.3 Aufhebung der kantonalen Direktabgeltungen an den Tarifverbund Libero	14
3.2.4 Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr	14
3.2.5 Verhältnis der Massnahmen zum Globalbudget	15
3.3 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit	15
3.4 Personal	16
3.5 Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur laufenden Globalbudgetperiode ...	16
3.5.1 Veränderungen im Leistungsauftrag	16
3.5.2 Laufende Globalbudgetperiode	16
3.5.3 Neue Globalbudgetperiode	17
4. Finanzströme und Investitionen ausserhalb des Globalbudgets	17
5. Rechtliches.....	18
6. Antrag.....	18
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 (TNW) sowie an die Schülertransportkosten der Schulträger.

Der Massnahmenplan 2014 enthält als Vorgabe die Plafonierung des Globalbudgets «Öffentlicher Verkehr» für die Folgejahre auf dem Niveau des Budgets 2015 (34,8 Mio. Franken). Dies soll damit erreicht werden, dass neue Angebote nur dann realisiert werden können, wenn anderswo Einsparungen getätigt werden. Diese Vorgabe konnte bis und mit Globalbudgetperiode 2018/2019 eingehalten werden. Es zeigt sich nun aber, dass die Plafonierung ab der Globalbudgetperiode 2020/2021 nur noch dann eingehalten werden kann, wenn der Bund seinen Anteil am regionalen Personenverkehr (RPV) im Laufe des weiteren Bestellverfahrens wie in der Vergangenheit erhöhen kann. Im anderen Fall resultiert eine leichte Überschreitung der Plafonierung um rund 0,3 Mio. Franken.

Im vorliegenden Globalbudget werden diverse Massnahmen aufgezeigt, mit welchen Buslinien, welche an ihre Kapazitätsgrenzen stossen, entlastet werden sollen. Auch zielen einige Massnahmen darauf ab, den ländlichen Raum besser an den öffentlichen Verkehr anzuschliessen. Zudem soll das Angebot generell so angepasst werden, dass es den veränderten Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs besser entspricht. Ziel dieser Massnahmen ist es, die Mobilität wo immer möglich vom motorisierten Individualverkehr auf den umweltfreundlicheren öffentlichen Verkehr zu verlagern.

Diese Angebotsanpassungen werden, wenn immer möglich so geplant, dass sie kostenneutral umgesetzt werden können. Es lässt sich aber trotzdem nicht in jedem Fall vermeiden, dass Mehrkosten anfallen, insbesondere bei Taktverdichtungen oder Linien im ländlichen Raum, welche in der Regel einen schlechteren Kostendeckungsgrad aufweisen als städtische Linien.

Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» wird ein Verpflichtungskredit für die Jahre 2020 und 2021 in der Höhe von Fr. 69'893'000.00 beantragt. Damit wird die Plafonierung um rund 0,3 Mio. Franken überschritten.

- | | | |
|----|---|---------------------------|
| 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 2020 und 2021 | 69'893'000 Franken |

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf zum Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2020 und 2021.

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 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 2020 - 2021.

Die Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmen für die Jahre 2020 - 2021 werden im Laufe des Jahres 2019 verhandelt und liegen erst gegen Ende 2019 / Anfang 2020 vor. Basis für das Globalbudget sind die Angebotsvereinbarungen für das Jahr 2019 sowie Kostenschätzungen der Transportunternehmen für Angebotsanpassungen und -ausbauten. Die Angaben zu Frankenbeträgen in diesem Globalbudget beruhen deshalb auf dem Wissensstand Anfang 2019 und können noch Änderungen erfahren.

1.2 Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr

Gemäss Massnahmenplan 2014 (Massnahme BJD_K15: Plafonierung ÖV-Leistungen) sind die Mittel für den öffentlichen Verkehr auf dem Niveau des Globalbudgets für das Jahr 2015 zu plafonieren (34,8 Mio. Franken). Das vorliegende Globalbudget trägt dieser Plafonierung Rechnung, sofern der Bund seinen in Aussicht gestellten Anteil am regionalen Personenverkehr (RPV) vollumfänglich übernehmen kann.

2. Bezug zu Planungsgrundlagen des Regierungsrates

Legislaturplan 2017 - 2021		Enthalten in Produktgruppe	
Nr.	Handlungsziel	1.1.	1.2.
B.1	Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Kantons Solothurn stärken	x	
B.1.1	Gleichgewicht des Finanzhaushaltes erhalten		x
B.1.2.2	Ländlichen Raum stärken	x	
B.1.4.1	Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr optimieren	x	

Integrierter Aufgaben- und Finanzplan 2019 - 2022		Enthalten in Produktgruppe	
Nr.	Massnahme	1.1.	1.2.
5614	Überprüfen der Gesetzgebung über den öffentlichen Verkehr	x	

Im Hinblick auf das Ziel der Erhaltung des Gleichgewichtes des Finanzhaushaltes und den Massnahmenplan 2014 werden nur neue Massnahmen umgesetzt, welche der Erreichung der Ziele B.1 «Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Kantons Solothurn stärken», B.1.2.2 «Ländlichen Raum stärken» sowie B.1.4.1 «Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr optimieren» dienen.

Wo immer möglich werden Anpassungen und Optimierungen im Rahmen des bestehenden Angebotes vorgenommen, um diese kostenneutral umsetzen zu können. Es lässt sich aber nicht vermeiden, dass vereinzelt auch neue Angebote eingeführt werden müssen.

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 18	Soll 19	Soll 20	Soll 21
11	Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs					
111	Umsetzung neue ÖV-Angebote	(>) %	0.0	100.0	100.0	100.0
112	Kundenzufriedenheit Bahn	(>) %	0.0	75.0	0.0	75.0
113	Kundenzufriedenheit Bus	(>) %	0.0	73.0	0.0	73.0
12	Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel					
121	Kostendeckungsgrad ohne Versuchsbetriebe	(>) %	52.9	53.5	53.0	53.0
	Statische Messgrössen	Einheit	Ist 18	Soll 19	Plan 20	Plan 21
	Gewichtete Haltestellenabfahrten	Anzahl	64'173	65'000	65'500	65'500
	Abgeltungen an Transportunternehmungen	(>) MCHF	42.7	45.6	46.0	47.7
	Tarifverbundbeiträge	(>) MCHF	3.8	4.5	2.8	2.8

111 Für das Jahr 2018 wurden keine neuen öv-Angebote geplant. Für das Jahr 2019 wurde das Buskonzept OGG geplant und per Fahrplanwechsel im Dezember 2018 erfolgreich eingeführt.

112 / 113 Die Umfragen zur Kundenzufriedenheit werden im 2-Jahres-Rhythmus durchgeführt, die nächsten Befragungen finden in den Jahren 2019 und 2021 statt. Im Jahr 2017 betrug die Kundenzufriedenheit mit der Bahn 77 (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 2019. Zu diesem Zeitpunkt liegen noch keine Offerten der Transportunternehmen für die Periode 2020 - 2021 vor. Auch wurden die Verteilschlüssel für die Aufteilung der Abgeltungen zwischen den Bestellerkantonen für veränderte und neue Angebote sowie die Bundesbeiträge für die Linien des regionalen Personenverkehrs noch nicht neu festgelegt. Die den angegebenen Werten zugrundeliegenden Kosten und Erlöse wurden daher auf Basis von Kostenschätzungen der Transportunternehmen sowie aufgrund von Kennziffern des Angebots und aus Erfahrungswerten abgeleitet. Die effektiven Abgeltungen und Erlöse für einzelne Angebote können von den hier angegebenen Werten abweichen.

Mit dem Angebots- und Leistungsauftrag 2020 - 2021 wird das bisherige Angebot, soweit es sich bewährt hat, weitergeführt. Hinzu kommen einige Anpassungen und Optimierungen an die veränderte Nachfrage, die Umsetzung der ersten Etappe des Buskonzeptes Solothurn gemäss Bericht «Überprüfung Busangebot Region Solothurn» vom 14. September 2018 sowie der Ausbaus schritt 2020 / 2021 der S-Bahn Aargau - Solothurn.

Die Bezeichnung der Fahrplanjahre richtet sich nach der Gültigkeitsdauer entsprechend der nachfolgenden Übersicht:

Fahrplanjahr	gültig ab	gültig bis
Fahrplan 2020	15. Dezember 2019	12. Dezember 2020
Fahrplan 2021	13. Dezember 2020	11. Dezember 2021

3.2.2.1 Massnahmen Bahn

Massnahme 1: S-Bahn Aargau - Solothurn

Die Fertigstellung des Vierspurausbaus Olten - Aarau ermöglicht im Fahrplanjahr 2021 ein verbessertes S-Bahn-Angebot in der Agglomeration Aarau - Olten - Zofingen. Insbesondere kann dann auch Dulliken im Halbstundentakt bedient werden und der bereits 2019 eingeführte Halbstundentakt für Däniken und Schönenwerd wird optimiert (bessere Anschlüsse von/nach Zürich). Bereits ein Jahr zuvor kann mit der S29 eine neue Nonstop-Verbindung zwischen Olten und Aarau eingeführt werden. Die Veränderungen sind mit den Kantonen Aargau, Bern und Luzern abgesprochen, mit der Umsetzung können langjährige Anliegen erfüllt werden.

Im Einzelnen präsentieren sich die Änderungen wie folgt:

Fahrplan 2020:

- Die S29 Turgi - Aarau - Olten verkehrt ab Aarau stündlich weiter Richtung Olten (nonstop) und Sursee und ersetzt ab Olten die S8 nach Sursee.

Fahrplan 2021:

- S23 Langenthal - Olten (- Aarau - Baden) verkehrt zwischen Langenthal und Olten neu ganztags im Halbstundentakt (bisher nur am Morgen, Mittag und Abend) und wie bisher stündlich weiter nach Aarau und Baden. Die Halbstundentaktzüge aus Langenthal wenden in Olten und haben Anschluss an die S29 nach Aarau - Turgi.
- Die S23 Langenthal - Olten - Aarau - Baden hält nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in Dulliken, wodurch Dulliken zusammen mit der bereits bestehenden stündlichen S26 Olten -

Aarau - Lenzburg - Rotkreuz den Halbstundentakt erhält. Sowohl S23 als auch S26 haben schlanke Anschlüsse in Richtung Zürich.

- Die S29 Turgi - Aarau - Olten - Zofingen verkehrt im 30-Minuten-Takt zwischen Zofingen und Aarau (- Turgi).

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich mit der Umsetzung dieser Massnahme um Fr. 62'000.00.

Massnahme 2: Beschleunigung Abendangebot Bern - Solothurn

Der Städteverkehr zwischen Solothurn und Bern wird mit dem RegioExpress (RE) sichergestellt, welcher zwischen Bern und Jegenstorf ohne Halt verkehrt. Dies gilt gegenwärtig bis 21:00 Uhr. Nach 21:00 Uhr werden die Züge der S8 Bern - Jegenstorf bis Solothurn verlängert, wobei dann zwischen Bern und Jegenstorf alle Zwischenhalte bedient werden und sich die Fahrzeit entsprechend verlängert.

In Übereinstimmung mit den Bestrebungen des Kantons Bern sollen die auch abends gut frequentierten Züge beschleunigt werden, so dass das tagsüber geltende Angebot mit RE-Zügen bis Betriebsschluss beibehalten wird. Damit ergeben sich auch bessere Anschlussverhältnisse bei den Buslinien ab Lohn-Lüterkofen (BSU-Linie 3), Biberist RBS (BSU-Linie 6) sowie Solothurn (diverse Bahn- und Buslinien).

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich mit der Umsetzung dieser Massnahme um Fr. 57'000.00.

Massnahme 3: Bessere Anschlüsse der S9 Olten - Sissach (Läufelfingerli)

Vertiefte Abklärungen der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn sowie der SBB haben gezeigt, dass die während des Baufahrplans Oensingen (1. April - 25. Oktober 2019) nötigen Fahrplanänderungen beim Läufelfingerli, welche auch positive Auswirkungen haben, über 2019 hinaus Bestand haben sollten.

Ein Mangel des bestehenden Angebots ist die «zu frühe» Abfahrt der Züge der S9 in Olten, so dass die Anschlüsse vom Fernverkehr nicht gewährleistet werden können. Mit einem sogenannt lastrichtungsabhängigen Fahrplan kann dieser Mangel teilweise behoben werden. Während der Fahrplan bis 13:00 Uhr unverändert bleibt und die Ankunft des Läufelfingerlis in Olten zur Minute xx:24 gute Anschlüsse zu den Fernverkehrszügen ermöglicht, wird der Fahrplan am Nachmittag um eine halbe Stunde verschoben. Die Züge der S9 kommen dann zwar erst zur Minute xx:32 in Olten an, mit einer Abfahrt zur Minute xx:37 bestehen aber nachmittags und abends gesicherte Anschlüsse für die Rückfahrt nach Trimbach oder ins Homburgertal. Mit dieser Attraktivitätssteigerung dürfte die Bahnlinie ihr Potenzial weitaus besser als bis anhin ausschöpfen können.

Diese Anpassung hat für den Kanton Solothurn keine höheren Kosten zur Folge.

Massnahme 4: Führung Zusatzzug Wiler - Burgdorf von / nach Solothurn

Aus Kapazitätsgründen wird heute der Halbstundentakt des Regios und der S44 zwischen Solothurn und Burgdorf am Morgen mit einem Zusatzzug Wiler - Burgdorf - Zollikofen - Ostermündigen ergänzt. Die Zugkomposition wird leer von Burgdorf nach Wiler geführt. Die Infrastruktur lässt es gegenwärtig nicht zu, den Zug schon ab Solothurn zu führen.

Mit dem Ausbau der Anlagen in Gerlafingen und Biberist Ost ist es voraussichtlich ab 2021 möglich, den Zug bereits in Solothurn starten zu lassen und auch die Hinfahrt von Burgdorf nach Solothurn in den Fahrplan aufzunehmen. Mit einer Ankunft in Solothurn am Morgen um 6:25 Uhr erhalten Gerlafingen und Biberist einen zusätzlichen, attraktiven Anschluss auf die IC-Züge in Richtung Biel - Lausanne sowie Zürich - St. Gallen. Die Massnahme steht unter dem Vorbehalt der termingerechten Inbetriebnahme der erneuerten BLS-Infrastruktur.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich mit der Umsetzung dieser Massnahme um Fr. 21'000.00.

Massnahme 5: Ersatzangebot während der Sperrung des Weissenstein-Tunnels

Die Sanierung des Weissensteintunnels hat einen Unterbruch zwischen Oberdorf und Gänsbrunnen während eineinhalb Jahren zur Folge (Juni 2021 bis Dezember 2022). Das erste halbe Jahr fällt damit noch in die Periode des Globalbudgets für die Jahre 2020 und 2021. Zwischen Solothurn und Oberdorf kann das Bahnangebot unverändert beibehalten werden, mit Ausnahme von voraussichtlich zwei sechswöchigen Unterbrüchen für Intensiv-Bauarbeiten an der Strecke (Stationen, Oberbauerneuerung und Kunstbauten wie das Geissloch-Viadukt).

Folgende Ersatzmassnahmen für den regionalen Personenverkehr sind definiert worden:

- Stündliche Busverbindung (Bahnersatz) zwischen Moutier und Gänsbrunnen. Anschlüsse in Moutier von/nach Grenchen Nord - Biel/Bienne sowie von/nach Tavannes - Sonceboz-Sombeval. Anschluss in Gänsbrunnen auf die PostAuto-Linie 129 von/nach Thalbrücke. Das Angebot wird morgens ab 6:00 Uhr bis Mitternacht gefahren.
- Eilkurse im Halbstundentakt Welschenrohr - Herbetswil - Thalbrücke in der Morgen- und Abendspitze (Montag bis Freitag).

Für die Fahrgäste soll dabei keine Schlechterstellung in Bezug auf die Tarife entstehen (Umfahrt zum gleichen Preis wie die Fahrt via Tunnel).

Ein regelmässiges Ersatzangebot über die erste Jurakette (Weissenstein/Balmberg) hat sich bereits in der Umstellungsstudie zur Weissensteinlinie als nicht zielführend erwiesen.

Das Ersatzangebot während der Sperrung des Weissensteintunnels führt voraussichtlich zu keinen Änderungen im Globalbudgetsaldo, da die Differenz der ungedeckten Kosten gegenüber dem regulären Fahrplanangebot über das Bauprojekt der BLS abgerechnet wird.

3.2.2.2 Massnahmen Bus

Massnahme 6: Umsetzung erste Etappe Buskonzept Region Solothurn

Das heutige Busangebot in der Region Solothurn basiert auf dem im Jahr 2009 eingeführten Konzept. Mit den damaligen Fahrplanverbesserungen haben sich sowohl die Nachfrage als auch die Kundenzufriedenheit positiv entwickelt. Angesichts der definierten Ziele im Agglomerationsprogramm Solothurn sind weitere Angebotsschritte angezeigt, damit die Verkehrszunahme in der Region Solothurn nachhaltig bewältigt werden kann.

Für den ersten Umsetzungsschritt 2020 sind die folgenden Änderungen geplant:

- Verdichtung der Linie 1 zwischen Solothurn, Hauptbahnhof und Derendingen, Mühle, in der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend (halbstündlich mit Fernverkehrsanschlüssen).

- Verdichtung der Linie 2 zwischen Solothurn, Amthausplatz und Gerlafingen, Dorf, auch in der Hauptverkehrszeit am Abend. Die entsprechende Leistung wird bereits heute in der Morgenspitze gefahren.
- Veränderungen zur Fahrplanstabilisierung der Linie 5/7 (kostenneutral), Verlängerung durchgehender Viertelstundentakt Solothurn, Hauptbahnhof - Derendingen, Ritterplatz bis Subingen, Dorf, und verbesserte Bahnanschlüsse in Herzogenbuchsee.
- Moderater Angebotsausbau der Linie 16 Steinhof - Winistorf - Drei Höfe - Kriegstetten - Subingen in der Hauptverkehrszeit unter Wahrung der heutigen Schülerbedürfnisse.
- Einführung eines Abend- und Sonntagsangebotes auf dem Linienast Solothurn, Hauptbahnhof - Solothurn, Almend, der Linie 6 und somit gleiche Betriebszeiten, wie sie bereits auf dem Linienast Solothurn, Hauptbahnhof - Biberist, RBS, bestehen.
- Erweiterung des Fahrplanangebots auf der Linie 9 Solothurn - Luterbach (frühmorgens sowie Samstagnachmittag).

Im Jahr 2021 werden folgende neue Angebote eingeführt:

- Neue Tangentiale Luterbach - Derendingen - Gerlafingen: Anbinden von Teilen des Wasseramtes an den Entwicklungsschwerpunkt Attisholz Süd sowie an die S-Bahn Bern. Angebot über den ganzen Tag, in der Hauptverkehrszeit halbstündlich.
- Neue Tangentiale Deitingen - Gerlafingen: Anbinden von Teilen des Wasseramtes an die Regionalzüge in Richtung Wangen an der Aare - Oensingen - Gäu - Olten sowie an die S-Bahn Bern.

Die Mitwirkung zum Buskonzept hat gezeigt, dass diese Massnahmen der ersten Etappe einem grossen Bedürfnis entsprechen und auch von den Standortgemeinden grundsätzlich unterstützt werden.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich mit der Umsetzung dieser Massnahme um Fr. 826'000.00.

Massnahme 7: Angebotsoptimierungen beim Buskonzept Olten Gösigen Gäu

Das Buskonzept Olten Gösigen Gäu mit zahlreichen Änderungen auf den Linien des Busbetriebes Olten Gösigen Gäu AG (BOGG) und PostAuto ist im Dezember 2018 erfolgreich gestartet. In einer späteren Etappe ist die Anpassung der Linien im Niederamt an die ÖV-Drehscheibe Schönenwerd geplant (voraussichtlich Fahrplan 2022).

Bei der Ausarbeitung des Konzeptes sind rigide Kostenvorgaben angewendet worden, so dass einige berechtigte Anliegen nicht umgesetzt werden konnten. Dabei handelt es sich in erster Linie um Anpassungen der Betriebszeiten, die aufgrund der grossen Nachfrage auf diesen Linien fachlich angezeigt sind. Eine Auswertung zeigt, dass die Linien in der Region Olten im kantonalen Vergleich eine weit überdurchschnittliche Auslastung aufweisen. Mit dem Globalbudget 2020/2021 soll das im Dezember 2018 eingeführte Angebot weiter optimiert und noch besser auf die Kundenbedürfnisse zugeschnitten werden, nachdem sich gezeigt hat, dass die Konzeptänderungen gut aufgenommen wurden.

Die Massnahme 7 umfasst folgende Änderungen:

- Linie 501 Egerkingen - Olten - Schönenwerd: Betriebsverlängerung auf dem Ast Olten - Schönenwerd um eine Stunde bis 21:00 Uhr.

- Linie 502 Trimbach - Olten - Dulliken: Verlängerung des tagsüber geltenden Viertelstundentakts bis abends um 20:00 Uhr anstatt heute nur bis 19:00 Uhr.
- Linie 505 Oensingen - Neuendorf - Olten: ein zusätzlicher Anschluss spätabends in Oensingen mit Anschluss zu den IC-Zügen von/nach Solothurn - Grenchen - Biel.
- Linie 507: Verlängerung des regulären Tagesangebots auf dem Linienast Olten - Lostorf - Niedergösgen bis 21:00 Uhr, bevor der Wechsel zum Abendangebot mit dem Rundkurs der Linien 501/507 einsetzt.
- Linie 503 Olten, Bornfeld - Olten, Hauptbahnhof - Olten, Meierhof und Linie 509 Olten, Bornfeld - Olten, Hauptbahnhof - Starrkirch-Wil - Dulliken: Schliessen der Taktlücke am Vormittag.
- Linie 555 Hägendorf - Gnöd (- Allerheiligenberg): Die Gemeinde Hägendorf beteiligt sich seit 2016 am Angebot der Linie mit einem jährlichen, pauschalen Beitrag von Fr. 17'100.00. Die Buslinie wird in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend betrieben, ist inzwischen etabliert und erreicht eine gute Auslastung. Eine Gleichbehandlung mit vergleichbaren Angeboten (z.B. Ortsbusse Bettlach und Däniken) ist angezeigt, daher werden alle Kurse neu über das kantonale Grundangebot finanziert.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich mit der Umsetzung dieser Massnahme um Fr. 198'000.00.

Massnahme 8: Ortsbus Dornach (Ausdehnung Halbstundentakt) und Reorganisation der Linie Dornach - Arlesheim, Dorf

Der Ortsbus Dornach (BLT-Linie 66) ist ein sehr gut genutztes Angebot und verkehrt als Rundkurs im Halbstundentakt. In den Randzeiten abends nach 22:00 Uhr sowie sonntags wird die Linie im Stundentakt und mit dem gleichen Fahrzeug, das auf der Linie 65 nach Aesch - Pfeffingen zum Einsatz kommt, betrieben. Aus Gründen der Betriebsstabilität wird die Linie 65 ab dem Fahrplan 2020 immer mit dem Ast Dornach - Aesch, Dorf (bisher unter der Liniennummer 64 geführt) gemeinsam betrieben.

Aufgrund der sehr guten Nachfrage wird das Ortsbus-Angebot neu auch nach 22:00 Uhr sowie sonntags zum Halbstundentakt ausgebaut, der Betrieb wird am Sonntagmorgen jedoch gegenüber heute etwas später aufgenommen. Für den Halbstundentakt ist ein rationeller Betrieb sichergestellt, da für den Ortsbus Dornach auch in Randzeiten ein separates Fahrzeug zur Verfügung steht. Die Umsetzung erfolgt in Übereinstimmung mit der Gemeinde Dornach sowie in enger Absprache mit dem Kanton Basel-Landschaft als Mitbesteller der Linien 64 und 65.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich mit der Umsetzung dieser Massnahme um Fr. 144'000.00.

Massnahme 9: Anpassungen beim Buskonzept Dorneckberg

Das Buskonzept im Dorneckberg wurde auf den Fahrplan 2015 eingeführt und hat sich gesamthaft betrachtet rasch als Erfolg erwiesen. Die Nachfrage im Oristal (von/nach Liestal) hat seit 2015 um mehr als 50 % zugenommen. Das Angebot soll daher noch besser auf die Reiseströme abgestimmt werden. Die vorgesehenen Änderungen beinhalten:

- Aus der optimierten Produktion (Fahrzeugumläufe) ergeben sich einzelne zusätzliche Kurse zwischen Seewen und Gempen auf der Linie 67 (Dornach - Gempen - Seewen - Büren).

- Das attraktive Angebot der Linie 111 auf direktem Weg von Büren nach Liestal wird sehr gut genutzt. Es fahren kaum noch Kunden über den weiteren Weg der Linie 72 der Autobus AG Liestal (AAGL) via Lupsingen nach Liestal. Diese in der Nebenverkehrszeit angebotenen elf Kurspaare werden nur von wenigen Personen genutzt. Der Abschnitt Büren - Lupsingen der Linie 72 soll daher aufgehoben werden.
- Die Linie 73 Liestal - Nuglar - St. Pantaleon - Büren erfährt in Abhängigkeit zum Ausbau der Linie 111 geringfügige Änderungen beim Angebot.
- Linie 111 Liestal - Büren - Seewen - Nunningen - Breitenbach - Laufen: Das erfolgreiche und effizient produzierte Angebot soll leicht ausgebaut werden. Dies betrifft insbesondere die durchgehenden Angebote Laufen - Liestal (Verschieben von Angeboten zwischen Seewen und Nunningen von der Linie 116 zur Linie 111), die Integration von Schülerkursen in reguläre Fahrplankurse sowie den Ausbau des Abendangebotes (ein, respektive an Wochenenden zwei zusätzliche Kurspaare zwischen Nunningen und Liestal und somit Verlängerung der Betriebsdauer von 20:00 Uhr bis 21:00 Uhr, Freitag- und Samstagabend bis 22:00 Uhr). Dies geschieht über die Verlängerung von bestehenden Kursen, die heute zwischen Laufen und Nunningen im Einsatz sind und bis Liestal verlängert werden.
- Die Linie 116 Grellingen - Seewen (- Nunningen) bleibt weitgehend unverändert. Zwischen Seewen und Nunningen übernehmen hingegen Kurse der Linie 111 die Funktion der bisherigen Linie 116.
- Die Linie 117 Grellingen - Himmelried - Nunningen wird um ein zusätzliches Kurspaar am Abend (Montag - Freitag) ergänzt. Damit wird den veränderten Kundenbedürfnissen (u.a. flexiblere Arbeitszeiten, Liberalisierung Ladenöffnungszeiten) Rechnung getragen.

Die Angebotsanpassungen ergeben zusätzliche Freiheitsgrade in der Planung der Schullektionen (Wunsch des Oberstufenzentrums Dorneckberg nach veränderten Schulzeiten). Der moderate Angebotsausbau im Dorneckberg wird vom Kanton Basel-Landschaft unterstützt und mitfinanziert.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich mit der Umsetzung dieser Massnahme um Fr. 139'000.00.

Massnahme 10: PostAuto Linie 115: Halbstundentakt am Abend auf dem Linienast Zwingen - Breitenbach - Erschwil

Die Linie 115 Zwingen - Breitenbach - Erschwil hat eine sehr starke Nachfrage, auch die Bevölkerungsentwicklung in der Region ist positiv (zwischen 2010 und 2017 Zunahme in Breitenbach um 9,5 %, in Büsserach um 15,2 %). Die Verdichtung des Angebots zum Halbstundentakt ab 20:30 Uhr bis Betriebsschluss von Montag bis Samstag erlaubt auch die Sicherstellung der Reisekette mit der Abnahme aller Züge der S3 von Basel. Der Kanton Basel-Landschaft trägt diese Massnahme mit.

Der Globalbudgetsaldo erhöht sich mit der Umsetzung dieser Massnahme um Fr. 28'000.00.

Massnahme 11: PostAuto Linie 115: Anpassungen auf dem Linienast Oensingen - Balsthal - Ramiswil

Das Angebot auf der Linie 115 auf dem Linienast Oensingen - Balsthal - Ramiswil soll wie folgt angepasst werden:

- Aufnahme von Kursen in den Fahrplan, welche bisher abends nur als Dienstfahrten leer von Ramiswil nach Balsthal fahren.
- Ein zusätzliches Kurspaar zwischen Oensingen und Balsthal abends zwischen 23:00 und 24:00 Uhr. Damit wird eine Lücke im Fahrplan geschlossen und ein Anschluss vom letzten IC Zug aus Zürich - Olten angeboten (die bestehenden Abendkurse haben bereits eine sehr gute Auslastung).
- Am Mittag werden heute während zweier Stunden die Busse der Linie 115 nach Ramiswil und der Linie 129 nach Gänsbrunnen bereits ab Oensingen anstatt Balsthal geführt. Insbesondere während der ersten Stunde sind diese Kurse nicht gut ausgelastet. Dieses Angebot soll daher nur noch während der zweiten Mittagsstunde aufrechterhalten werden (Verzicht auf Abfahrten Oensingen ab 11:38 und 12:09 Uhr). Die Kurse nach Gänsbrunnen und Ramiswil starten in Balsthal, wie dies tagsüber die Regel ist, mit Bahnanschluss von der OeBB.

Diese Anpassungen haben für den Kanton Solothurn keine höheren Kosten zur Folge.

Massnahme 12: Linie 114 (Laufen - Wahlen - Grindel - Bärschwil), Richtungswechsel Rundkurs

Seit einigen Jahren verkehren einzelne Kurse der Buslinie 114 Laufen - Bärschwil als Rundkurse via Bärschwil, Station. Diese Linienführung führt immer wieder zu Beschwerden. Zum Beispiel werden dadurch abends in Laufen die Anschlüsse auf die Züge der S3 in Richtung Basel knapp verpasst.

Die Schlaufenfahrt bei vier Kursen am Abend wird deshalb aufgehoben und stattdessen die «normale» Linienführung Laufen - Grindel - Bärschwil - Grindel - Laufen gefahren. Dadurch kann die Abfahrtszeit in Bärschwil in Richtung Grindel - Laufen auch abends auf die gewohnte Taktzeit vorverlegt und der Anschluss an die S-Bahn in Laufen sichergestellt werden.

Durch die Fahrplananpassung ergeben sich zusätzliche Fahrgelegenheiten von Grindel nach Bärschwil (Verbindung in beide Richtungen anstatt nur in einer Richtung wie bei den heutigen Rundkursen). Die Reisezeiten Laufen - Grindel werden etwas kürzer, auf der Strecke Laufen - Bärschwil, Oberdorf, bleiben die Reisezeiten unverändert. Für den Abschnitt Laufen - Bärschwil, Hölzlirank (vier Fahrgäste pro Kurs) ergibt sich eine Verlängerung der Fahrzeit um ca. 12 Minuten. Für Fahrgäste zwischen Laufen und Bärschwil, Station, steht das Angebot der Linie 118 weiterhin zur Verfügung. PostAuto Region Nordschweiz, die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn sowie die Gemeinde Grindel unterstützen diese Änderung. Die leichte Fahrzeitverlängerung ist der Hauptgrund, dass sich die Gemeinde Bärschwil mit der Massnahme bisher nicht anfreunden konnte.

Die Anpassung hat für den Kanton Solothurn keine höheren Kosten zur Folge.

3.2.3 Finanzielle Rahmenbedingungen

3.2.3.1 Entwicklung der Bundesbeiträge

Das Bundesamt für Verkehr legt jedes Jahr den Betrag fest, mit welchem die Kantone Angebote des 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 % (Stand 2019). Übersteigt das vom Kanton bestellte Angebot die Kantonsquote, so geht die Differenz zu Lasten des Kantons. Man spricht hier von der sogenannten «Kantonsquotenüberschreitung».

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass sich die Kantonsquoten im Laufe des Bestellverfahrens ändern können. So wurde dem Kanton Solothurn die Kantonsquotenüberschreitung für die Jahre 2016, 2017 und 2018 erlassen, da schlussendlich mehr Bundesmittel für den RPV zur Verfügung standen als ursprünglich budgetiert.

Basierend auf der provisorischen Kantonsquote für das Jahr 2019 muss aktuell davon ausgegangen werden, dass für die Jahre 2020 und 2021 eine Kantonsquotenüberschreitung resultieren könnte. Deshalb sind im Globalbudget für das Jahr 2020 eine Kantonsquotenüberschreitung von Fr. 472'500.00 und für das Jahr 2021 eine Kantonsquotenüberschreitung von Fr. 611'000.00 berücksichtigt.

3.2.3.2 Anpassung prozentuale Kantonsbeteiligung an RPV-Linien

Alle vier Jahre wird die prozentuale Kantonsbeteiligung an den Linien des regionalen Personenverkehrs vom Bund festgelegt (Anhang 2 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, ARPV; SR 745.16). Mit Schreiben vom 12. August 2018 hat das Bundesamt für Verkehr mitgeteilt, dass gemäss ersten Berechnungen der Anteil des Bundes von heute 44 % auf 45 % steigen könnte. Die definitiven Kantonsanteile für die Jahre 2020 - 2023 werden im Laufe des Jahres 2019 festgelegt.

Da sich von den provisorischen zu den definitiven Berechnungen noch Änderungen ergeben können, wurden die Kostenschätzungen für die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr mit der bisherigen Kantonsbeteiligung von 56 % berechnet.

Eine Senkung der Kantonsbeteiligung von 56 % auf 55 % würden den Globalbudgetsaldo um ca. Fr. 300'000.00 pro Jahr entlasten.

3.2.3.3 Aufhebung der kantonalen Direktabgeltungen an den Tarifverbund Libero

Als einer der letzten Tarifverbunde erhält der Tarifverbund Libero aktuell noch Direktabgeltungen der Kantone. Ursprünglicher Sinn und Zweck dieser Direktabgeltungen war es, die Preise für Abonnemente zu senken. Aus heutiger Sicht ist eine solche Subventionierung nicht mehr sachgerecht, weshalb der Ausstieg aus dieser «historischen» Finanzierung seit längerer Zeit ein Thema war.

Im Hinblick auf die Erweiterung des Liberor Richtung Berner Oberland haben die Kantone Bern und Solothurn nun beschlossen, diesen Schritt zu vollziehen. Auf das Jahr 2020 werden die Kantone Bern und Solothurn die Direktabgeltungen an den Tarifverbund Libero aufheben. Entsprechend wird sich der Abgeltungsbedarf der Transportunternehmen aufgrund der tieferen Verkehrserträge erhöhen. Die Abgeltungsverschiebung von der Direktabgeltung Tarifverbund hin zur Linienabgeltung sollte für die Besteller kostenneutral sein. Auch für die Kundinnen und Kunden ergeben sich dadurch keine Änderungen (keine Auswirkung auf die Tarife).

Der Kanton Solothurn richtet ab dem Jahr 2020 somit nur noch an den Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) Direktabgeltungen aus.

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 (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) entfallenden Infrastrukturfolgekosten beträgt die Plafonierung 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>
= Plafonierung Globalbudget	34.8

Die Plafonierung konnte in den letzten Jahren eingehalten werden. Für das Globalbudget 2020/2021 zeichnet sich ab, dass mit Berücksichtigung der angenommenen Kantonsquotenüberschreitung (siehe Kapitel 3.2.3.1) die Plafonierung um Fr. 293'000.00 oder 0,4 % überschritten wird. Sollte sich im Verlauf des Bestellverfahrens zeigen, dass es mit den vom Bund für den RPV zur Verfügung gestellten Mitteln zu keiner Kantonsquotenüberschreitung kommen wird, kann die Plafonierung weiterhin eingehalten werden.

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 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.

3.3 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit

Saldovorgabe

Globalbudgetsaldo	TCHF	RE 18	VA 19	Vergangene GB-Periode	Plan 20	Plan 21	Aktuelle GB-Periode
Aufwand	TCHF	49'403	53'214	102'617	51'973	53'693	105'666
Ertrag	TCHF	-16'745	-18'042	-34'787	-17'578	-18'195	-35'773
Globalbudgetsaldo	TCHF	32'658	35'172	67'830	34'395	35'498	69'893
Saldo der internen Verrechnungen	TCHF	65	79	144	80	80	160
Produktgruppenergebnis Total							
Kosten	TCHF	49'468	53'293	102'761	52'053	53'773	105'826
-Erlös	TCHF	-16'745	-18'042	-34'787	-17'578	-18'195	-35'773
Saldo	TCHF	32'723	35'251	67'974	34'475	35'578	70'053
1 Öffentlicher Verkehr							
Kosten	TCHF	49'468	53'293	102'761	52'053	53'773	105'826
-Erlös	TCHF	-16'745	-18'042	-34'787	-17'578	-18'195	-35'773
Saldo	TCHF	32'723	35'251	67'974	34'475	35'578	70'053

Verpflichtungskredit

in Franken		2020	2021	Total
Globalbudget	Verpflichtungskredit	34'395'000	35'498'000	69'893'000
	Zusatzkredit	-	-	-
	Total	34'395'000	35'498'000	69'893'000

3.4 Personal

Die Anzahl der Mitarbeitenden der Abteilung «Öffentlicher Verkehr» zeigt sich von der vergangenen zur aktuellen Globalbudgetperiode konstant.

Anzahl Pensen / Stellenprozente (Stand per 31. Dezember)	RE 18	VA 19	Vergangene GB-Periode	Plan 20	Plan 21	Aktuelle GB-Periode
Pensen Mitarbeitende	4.5	4.0	8.5	4.0	4.0	8.0
Anzahl Mitarbeitende	5	5	10	5	5	10
Anzahl Lernende	0	0	0	0	0	0

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 2020 - 2021 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

Verpflichtungskredit GB-Periode 2018 - 2019		In Mio. CHF	
Genehmigter Verpflichtungskredit gemäss Nr. SGB 0086/2017		69.5	
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RE18 + VA19)		67.8	
Zu begründende Differenz		-1.7	
<hr/>			
Begründung		Detail	Total
Total Sachaufwand			-1.7
-	Erhöhung Bundesbeitrag an RPV 2018	0.63	
-	Angebotsanpassungen kostengünstiger als budgetiert	0.37	
-	Tarifverbundbeiträge an TNW wegen rückläufigen Abo-Verkäufen tiefer	0.23	
-	Fernverkehrsentschädigung Libero an SBB tiefer als von SBB budgetiert	0.22	
-	Weiterführung Subventionierung RE Biel - Delémont durch SBB FV	0.13	
-	Kosteneinsparungen für externe Gutachten und Expertisen	0.12	
Total			-1.7

3.5.3 Neue Globalbudgetperiode

Vergleich der laufenden und zukünftigen GB-Periode		In Mio. CHF	
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RE18 + VA19)		67.8	
Beantragter Verpflichtungskredit 2020 - 2021		69.9	
Zu begründende Differenz		2.1	

Begründung	Detail	Total
Total Sachaufwand		2.1
+ S-Bahn Aargau - Solothurn (Massnahme 1)	0.06	
+ Beschleunigung Abendangebot Bern - Solothurn (Massnahme 2)	0.06	
+ Führung Zusatzzug Wiler - Burgdorf von / nach Solothurn (Massnahme 4)	0.02	
+ Umsetzung erste Etappe Buskonzept Region Solothurn (Massnahme 6)	0.83	
+ Angebotsoptimierungen Buskonzept Olten Gösigen Gäu (Massnahme 7)	0.20	
+ Ortsbus Dornach (Ausdehnung Halbstundentakt) und Reorganisation der Linie Dornach - Arlesheim Dorf (Massnahme 8)	0.14	
+ Anpassungen beim Buskonzept Dorneckberg (Massnahme 9)	0.14	
+ PostAuto Linie 115: Halbstundentakt am Abend auf dem Linienast Zwingen - Breitenbach - Erschwil (Massnahme 10)	0.03	
+ Übernahme Bundesanteile RPV 2020	0.47	
+ Übernahme Bundesanteile RPV 2021	0.61	
- Vom BAV bereits genehmigte Kantonsquotenerhöhung 2019 (definitive Kantonsquote noch ausstehend; Verbesserung gegenüber VA 2019)	-0.46	
Total		2.1

Die einzelnen Positionen werden in den Ziffern 3.2.1 «Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr», 3.2.2 «Angebots- und Leistungsauftrag», 3.2.3 «Finanzielle Rahmenbedingungen» sowie 3.2.3.1 «Entwicklung der Bundesbeiträge» detailliert beschrieben.

4. Finanzströme und Investitionen ausserhalb des Globalbudgets

	TCHF	RE 18	VA 19	Plan 20	Plan 21
Finanzgrössen ausserhalb Globalbudget					
Abschreibungen Investitionsbeiträge ÖV	TCHF	10	224	134	117
FABI Beiträge netto	TCHF	6'771	6'778	7'568	7'753
Investitionen					
Nettoinvestitionen Öffentlicher Verkehr	TCHF	-855	-629	-714	-731

Nach der Einführung von FABI (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) per 01. Januar 2016 entfallen die Ausgaben für Investitionen sowie für bedingt rückzahlbare Darlehen. Es werden nur noch die Zahlungen der Transportunternehmen für die rückzahlbaren Darlehen verbucht, weshalb die Nettoinvestitionen negativ sind.

Die Erhöhung der FABI-Beiträge ist darauf zurückzuführen, dass diese ab dem Jahr 2019 neu mit der Bahnausbauteuerung (BTI) und dem Wirtschaftswachstum (rBIP) indiziert werden. Bisher bezahlten die Kantone pauschal 500 Mio. Franken in den FABI-Fonds ein.

Die Abschreibungen Investitionsbeiträge ÖV betreffen die Kostenbeteiligung am Bauprojekt Doppelspurausbau Laufental, welche mit Beschluss Nr. 2016/2095 vom 28. November 2016 vom Regierungsrat und mit Beschluss Nr. SGB 0202/2016 vom 24. Januar 2017 vom Kantonsrat genehmigt wurde.

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) (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

Roland Fürst
Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

7. Beschlussesentwurf

Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2020 und 2021

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. April 2019 (RRB Nr. 2019/587), beschliesst:

1. Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» werden für die Jahre 2020 und 2021 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 die Jahre 2020 und 2021 ein Verpflichtungskredit von 69'893'000 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.