

Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2022 und 2023

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 6. April 2021, RRB Nr. 2021/500

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Einleitende Bemerkungen.....	5
1.1 Bedeutung des öffentlichen Verkehrs.....	5
1.2 Folgen der Covid-19-Krise (Coronavirus).....	5
1.3 Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr	6
1.4 Potential und Folgen von Kosteneinsparungen im öV	6
2. Verhältnis zur Planung	8
3. Leistungsauftrag und Saldovorgabe	9
3.1 Leistungserbringer	9
3.2 Produktgruppen.....	9
3.2.1 Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr.....	9
3.3 Planungsstand	10
3.4 Angebots- und Leistungsauftrag	10
3.4.1 Massnahmen Bahn.....	10
3.4.2 Massnahmen Bus.....	12
3.4.3 Nachtangebote	15
3.4.4 Förderkonzept alternative Antriebe	16
3.5 Finanzielle Rahmenbedingungen.....	16
3.5.1 Entwicklung der Bundesbeiträge	16
3.5.2 Folgen der Covid-19-Krise (Coronavirus).....	17
3.5.3 Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr	17
3.5.4 Verhältnis der Massnahmen zum Globalbudget	18
3.6 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit	18
3.6.1 Saldovorgabe	18
3.6.2 Verpflichtungskredit.....	18
3.7 Personal	19
3.8 Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur laufenden Globalbudgetperiode ...	19
3.8.1 Veränderungen im Leistungsauftrag	19
3.8.2 Laufende Globalbudgetperiode	19
3.8.3 Neue Globalbudgetperiode	20
4. Finanzströme und Investitionen ausserhalb des Globalbudgets	21
5. Rechtliches.....	21
6. Antrag.....	21
7. Beschlussesentwurf	23

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 öffentliche Verkehr im Kanton Solothurn hat sich in den letzten Jahren sehr erfreulich entwickelt und weist eine stete Zunahme von Nutzerinnen und Nutzern auf. Die Angebotsausbauten und -optimierungen, so z.B. das Buskonzept Olten-Gösigen-Gäu, das Buskonzept Region Solothurn 1. Etappe oder der Ausbau der S-Bahn Aargau-Solothurn wurden von den Kundinnen und Kunden sehr gut aufgenommen und haben zu wachsenden Passagierzahlen geführt.

Nichtsdestotrotz ist die laufende Globalbudgetperiode stark geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Die ab März 2020 in Kraft gesetzten und noch immer andauernden Massnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie führen dazu, dass die Transportunternehmen teilweise massiv weniger Fahrgäste haben und dadurch grosse Einnahmeausfälle erleiden. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Folgen der Covid-19-Krise auch in den Jahren 2022 und 2023 noch spürbar sein werden und die Erlöse erst ab dem Jahr 2024 wieder das Niveau von 2019 erreichen. Dies wirkt sich entsprechend auf den Mittelbedarf und somit auf das vorliegende Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» aus.

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, wenn anderswo Einsparungen getätigt werden. Es zeigt sich, dass ab der Globalbudgetperiode 2022-2023 die Plafonierung, auch ohne die Folgen der Covid-19-Krise, ohne einen Abbau des bestehenden Angebotes nicht mehr eingehalten werden kann. Es wird deshalb beantragt, die Plafonierung aufzuheben.

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu erhalten resp. weiter zu steigern, bleibt wichtig, namentlich zur Reduktion der schädlichen Emissionen und zur Entlastung des Strassennetzes. Daher wurden trotz der herausfordernden Umstände mit der Corona-Pandemie einige Angebotsausbauten und -optimierungen geplant, so zum Beispiel im Niederamt und im Leimental. Mit den neuen Angebotskonzepten will der Kanton die Fahrpläne systematisieren, unlogische Taktlücken beheben, die Pünktlichkeit verbessern und die Betriebsmittel effizienter einsetzen.

Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» wird ein Verpflichtungskredit für die Jahre 2022 und 2023 in der Höhe von Fr. 78'062'000.00 beantragt. Dies entspricht einer Zunahme von 8,2 Mio. Franken oder 11,7% gegenüber der laufenden Globalbudgetperiode.

- | | | |
|----|---|---------------------------|
| 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 2022 und 2023 | 78'062'000 Franken |

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf zum Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2022 und 2023.

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 Bedeutung des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr erbringt Angebote und Dienstleistungen, welche für eine gut funktionierende Gesellschaft und die wirtschaftliche Entwicklung unerlässlich sind. Zudem entlastet er die Strassen, schont die Umwelt, sichert, vor allem in Randregionen, ein Grundangebot an Mobilität und fördert den nachhaltigen Tourismus. Ohne den öffentlichen Verkehr wären viele Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt. Dies betrifft vor allem junge Personen, welche noch nicht Auto fahren dürfen, aber auch ältere Leute, welche nicht mehr Auto fahren wollen oder können und für welche auch der Langsamverkehr keine Option ist. Der öffentliche Verkehr ermöglicht es zudem, auch einen längeren Arbeitsweg gut und stressfrei zu bewältigen, was für viele Menschen die beruflichen Perspektiven positiv beeinflusst.

Auch betreffend Reduktion des Klimawandels leistet der öffentliche Verkehr einen unverzichtbaren Beitrag. Gestützt auf das Pariser Klimaabkommen von 2015 hat der Bundesrat im August 2019 das nationale Klimaziel beschlossen, die Treibhausgasemission bis 2050 auf Netto-Null zu senken (ausgeglichene Bilanz zwischen ausgestossenen und der Atmosphäre entnommenen Treibhausgasen). Mit der im September 2020 von den eidgenössischen Räten verabschiedeten, vom Stimmvolk allenfalls noch zu bestätigenden Totalrevision des CO₂-Gesetzes, wurden die Ziele und Instrumente zur Verminderung des Treibhausgasausstosses bis 2030 definiert. Das Klimaziel kann unter anderem nur dadurch erreicht werden, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr zu senken und den öffentlichen Verkehr zu stärken. Im öV laufen momentan starke Bestrebungen, die heute mehrheitlich eingesetzten Dieselsebusse durch umwelt- und klimafreundlich angetriebene Busse, vorab E-Busse, zu ersetzen.

1.2 Folgen der Covid-19-Krise (Coronavirus)

Ab März 2020 musste das öffentliche Leben wiederholt stark eingeschränkt werden, um die ungebremste Ausbreitung des Corona-Virus zu verhindern. Der Bund hat in diesem Zusammenhang dazu aufgefordert, auf alle unnötigen Reisen zu verzichten und insbesondere den öffentlichen Verkehr in der Hauptverkehrszeit zu meiden. Gleichzeitig mussten die konzessionierten Transportunternehmen ihrer Fahrplan- und Transportpflicht nachkommen. Die üblichen Kapazitäten wurden dabei in der Regel nicht vermindert, um die gebotene Distanz unter den Reisenden zu ermöglichen. Die Massnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie führten dazu, dass die Transportunternehmen teilweise massiv weniger Fahrgäste hatten und dadurch grosse Einnahmeausfälle erlitten, welche nur zum Teil durch vorhandene Reserven oder Kosteneinspa-

rungen gedeckt werden können. Um die Transportunternehmen nicht in ihrer Existenz zu gefährden, haben sich Bund und Kantone deshalb darauf verständigt, die Mindererlöse auszugleichen. Die eidgenössischen Räte haben zu diesem Zweck das Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise vom 25. September 2020 (AS 2020 3825) beschlossen.

Es muss davon ausgegangen werden, dass die Folgen der Covid-19-Krise auch in den Jahren 2022 und 2023 spürbar sein werden und die Erlöse erst ab dem Jahr 2024 wieder das Niveau von 2019 erreichen. Dies führt dazu, dass der Abgeltungsbedarf der Transportunternehmen in den Jahren 2022 und 2023 selbst bei gleichbleibendem Angebot stark ansteigt.

Wie in Ziffer 1.4 aufgezeigt wird, wäre es aus wirtschaftlichen, konjunkturellen, betrieblichen und politischen Gründen unvernünftig, das Angebot wegen der momentan eher tiefen Nachfrage auszudünnen, um es dann, sobald die Folgen der Covid-19-Krise überwunden sein werden, wieder hochzufahren. Gerade das stabile und zuverlässige Angebot gehört zu den Stärken des öV als positiver Standortfaktor der Schweizer Volkswirtschaft. Kommt hinzu, dass sich mit kleinen Angebotsreduktionen in der Regel kaum Einsparungen erzielen lassen. Aus diesem Grund wird im vorliegenden Globalbudget beantragt, die finanziellen Folgen der Corona-Pandemie ohne einen Angebotsabbau auszugleichen. Die längerfristige Planung zeigt, dass der Abgeltungsbedarf der Transportunternehmen bereits ab dem Fahrplanjahr 2023 leicht sinken und ab Fahrplanjahr 2024 wieder deutlich unter dem Niveau des Jahres 2022 liegen sollte.

1.3 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). Es zeigt sich nun, dass diese Plafonierung auch ohne die finanziellen Folgen der Corona-Pandemie und selbst bei gleichbleibendem Angebot gemäss Fahrplan 2021 nicht mehr eingehalten werden kann. Soll die Plafonierung beibehalten werden, muss das bestehende Angebot abgebaut werden. Berücksichtigt man zusätzlich die finanziellen Folgen der Corona-Pandemie, muss das Angebot sehr stark, bis hin zur Streichung ganzer Linien, ausgedünnt werden.

Die Plafonierung wurde seinerzeit ohne einen Teuerungsausgleich festgesetzt. Es ist für die Transportunternehmen aber unmöglich, ihren Leistungsauftrag über Jahre hinweg ohne Mehrkosten erfüllen zu können. Zum einen fallen aufgrund von 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.

Es ist deshalb unerlässlich, die Plafonierung aufzuheben, soll der öffentliche Verkehr im Kanton Solothurn attraktiv bleiben, da der Spielraum mit den bestehenden finanziellen Mitteln ausgereizt ist.

1.4 Potential und Folgen von Kosteneinsparungen im öV

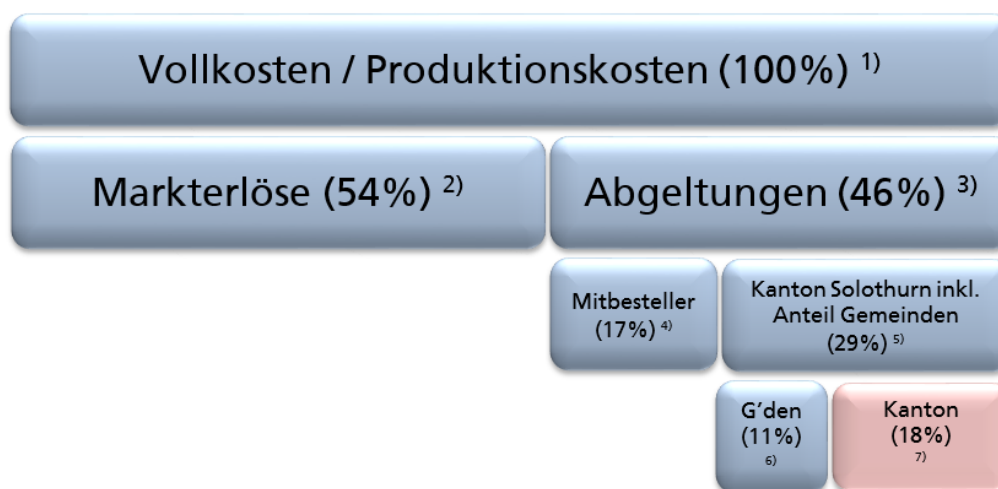
Die Transportunternehmen wurden in den letzten Jahren von den Bestellern dazu verpflichtet, das Angebot möglichst kostengünstig und effizient zu erbringen. Diese Forderung wurde von den Transportunternehmen auch umgesetzt. Kostensteigerungen beruhen fast ausschliesslich auf gesamtarbeitsvertragliche Vereinbarungen mit dem Personal, von den Bestellern genehmigten, höheren Abschreibungskosten aufgrund neuem Rollmaterial oder Mehrkosten wegen Angebotsausbauten. Eine spürbare Kostensenkung lässt sich im öffentlichen Verkehr somit nur noch mit einem Angebotsabbau, das heisst, mit einem ausgedünnten Fahrplan, einer Reduktion der Betriebszeiten oder eingekürzten Linienverläufen erreichen.

Die meisten der 89 im Kanton Solothurn verkehrenden Linien (Stand 2020) werden zusammen mit dem Bund und den benachbarten, bei längeren Bahnlinien sogar mit nicht angrenzenden Kantonen bestellt. Angebotsanpassungen kann der Kanton Solothurn bei diesen Linien nur mit der Zustimmung der Mitbesteller vornehmen, was kurzfristige Anpassungen verunmöglicht.

Weniger als ein Drittel der Linien (27) bestellt der Kanton Solothurn allein. Hier könnte er auch kurzfristig und nach eigenem Gutdünken Angebotsanpassungen vornehmen. Bei diesen Linien handelt es sich um die Ortsverkehrslinien in den Städten Olten, Solothurn und Grenchen. Diese verkehren mit wenigen Ausnahmen im Halbstundentakt beziehungsweise teilweise in einem Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten. Ein dichterer Takt kommt meist durch Überlagerungen verschiedener Linien zustande. Eine Ausdünnung des Fahrplanes hätte bei diesen Linien zur Folge, dass sie nur noch stündlich verkehren würden. Eine Ausdünnung von Linien im städtischen Umfeld vom Halbstundentakt auf den Stundentakt oder eine Reduktion der Betriebszeit ist angesichts der Bedeutung des öV in den Agglomerationsräumen nicht angebracht.

Bei Angebotsanpassungen muss zudem immer berücksichtigt werden, dass die Linien des öffentlichen Verkehrs ein fein aufeinander abgestimmtes Netz darstellen. Das bedeutet, dass eine Angebotsanpassung bei der Bahnlinie A zwingende Anpassungen bei der Buslinie B zur Folge hat, soll eine ununterbrochene Reisekette weiterhin gewährleistet werden. Andererseits würde das Ausdünnen des Fahrplanes bei der Buslinie B dazu führen, dass die Bahnlinie A weniger Fahrgäste hätte, weil Buslinien eine wichtige Zubringerfunktion zu den Bahnlinien haben.

Wenn der Kanton Solothurn beim öffentlichen Verkehr seine Abgeltungen reduzieren möchte, braucht es in der Praxis sehr grosse Kosteneinsparungen bei den Transportunternehmen. Wie nachstehende Grafik zeigt, bezahlt der Kanton Solothurn über alle Bus- und Bahnlinien gesehen lediglich 18% an den Gesamtkosten (Stand 2020).



Legende:

- ¹⁾ Total Kosten für die Produktion aller vom Kanton Solothurn (mit-) bestellten Linien (ganze Linien, d.h. auch Abschnitte auf dem Gebiet der mitbestellenden Kantone)
- ²⁾ Von den Reisenden bezahlte Ticketpreise, Nebenerlöse (z.B. Einnahmen für Werbeflächen) der Transportunternehmen, Kostenbeteiligung Dritter, etc.
- ³⁾ Total der vom Bund und den Kantonen bezahlte Abgeltungen an die Transportunternehmen
- ⁴⁾ Anteil an den Abgeltungen, welcher vom Bund (Mitfinanzierung) und den mitbestellenden Kantonen (Anteil an den Linienabschnitten auf ihrem jeweiligen Kantonsgebiet) finanziert wird
- ⁵⁾ Anteil an den Abgeltungen, welcher vom Kanton Solothurn für die Linien resp. Linienabschnitte auf seinem Kantonsgebiet finanziert wird (inkl. Anteil der Gemeinden)
- ⁶⁾ Anteil der Soloturner Gemeinden an den vom Kanton Solothurn bezahlten Abgeltungen
- ⁷⁾ Anteil netto des Kantons Solothurn am Total der Abgeltungen

Das heisst, will der Kanton Solothurn Fr. 100'000.00 weniger Abgeltungen bezahlen, muss das Transportunternehmen im Durchschnitt gut Fr. 550'000.00 einsparen. Für Buslinien im ländlichen Raum, wie zum Beispiel die PostAuto-Linien im Bucheggberg, welche eher hohe Produktionskosten und ein wegen der geringen Bevölkerungsdichte unterdurchschnittliches Fahrgastpotential haben, würde das bedeuten, dass der Fahrplan stark ausgedünnt oder die Linie sogar ganz eingestellt werden müsste. Bei Linien im städtischen Raum wäre die Konsequenz eines ausgedünnten Fahrplanes, dass die zum Teil jetzt schon überfüllten Fahrzeuge ihre Kapazitätsgrenzen bei weitem überschreiten würden und nicht mehr alle Fahrgäste transportiert werden könnten.

Die Folgen von Kosteneinsparungen beim Kanton hätten somit ausschliesslich negative Folgen auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und würden bei den Transportunternehmen unter Umständen massive Einschnitte, bis hin zu einem grossen Personalabbau, nach sich ziehen.

Ein unattraktiver öV würde viele Menschen dazu bewegen, wieder mit dem eigenen Auto anstatt mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs zu sein, was das heute schon stark beanspruchte Strassennetz noch mehr belasten würde.

Auch ist es keine Option, das Angebot stets auf dem gleichen Niveau zu belassen und nicht an die geänderten Bedürfnisse der öV-Nutzerinnen und -Nutzer anzupassen (z.B. längere Betriebszeiten in Form von Nachtangeboten, genügend Transportkapazitäten in den Hauptverkehrszeiten, ansprechende Fahrpläne auch in den Nebenverkehrszeiten und in Randregionen). Der öffentliche Verkehr muss für die bestehenden Fahrgäste attraktiv bleiben und soll so ausgestaltet sein, dass auch Personen, welche bisher mit ihrem eigenen Auto unterwegs waren, auf den öV umsteigen. Gleichzeitig will der Kanton seine Mittel gezielt und effizient einsetzen. Daher sind die Angebote regelmässig auf ihre Nachfrage und ihre Kostendeckung hin zu überprüfen.

2. Verhältnis zur Planung

Die Produktgruppe «öffentlicher Verkehr» des Amtes für Verkehr und Tiefbau, Abteilung öffentlicher Verkehr, umfasst die beiden Ziele «Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs» (Produktgruppe 1.1.) und «Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel» (Produktgruppe 1.2.).

Legislaturplan 2017 – 2021		Enthalten in Produktgruppen	
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 2021 – 2024		Enthalten in Produktgruppen	
Nr.	Massnahme	1.1.	1.2.
5614	Überprüfen der Gesetzgebung über den öffentlichen Verkehr	x	x
5387	Agglomerationsprogramme 3. Generation	x	
5649	Agglomerationsprogramme 4. Generation	x	

Im Hinblick auf das Ziel der Erhaltung des Gleichgewichtes des Finanzhaushaltes 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.

Die Agglomerationsprogramme sind ein strategisches Planungsinstrument, welches die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zielgerichtet aufeinander abstimmt. Mit den Programmen werden in der Agglomeration Massnahmen umgesetzt, welche die Attraktivität der ganzen Region steigern und dazu beitragen, die Verkehrs- und Umweltprobleme zu reduzieren. Der öffentliche Verkehr ist daran in Form von Um- und Ausbauten von Bahnhofstandorten und Busbahnhöfen beteiligt, wie zum Beispiel der öV-Drehscheibe Schönenwerd.

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 20	Soll 21	Soll 22	Soll 23
11	Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs					
111	Umsetzung neue öV-Angebote	(>) %	100.0	100.0	100.0	100.0
112	Kundenzufriedenheit Bahn	(>) %	0.0	76.0	0.0	76.0
113	Kundenzufriedenheit Bus	(>) %	0.0	75.0	0.0	75.0
12	Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel					
121	Kostendeckungsgrad ohne Versuchsbetriebe	(>) %	53.8	53.0	48.3	50.4
	Statische Messgrössen	Einheit	Ist 20	Soll 21	Plan 22	Plan 23
	Gewichtete Haltestellenabfahrten	Anzahl	66'672	67'900	68'000	68'000
	Abgeltungen an Transportunternehmungen	(>) MCHF	49.0	47.7	53.4	53.5
	Tarifverbundbeiträge	(>) MCHF	2.3	2.8	2.5	2.7

- 111 Für die Jahre 2020/2021 wurde die Umsetzung der ersten Etappe des Buskonzepts Solothurn, die zweite Etappe des Ausbaus der S-Bahn Aargau - Solothurn sowie Angebotsanpassungen und -optimierungen in den Regionen Olten-Gösigen-Gäu, Thal und Dorneck-Thierstein geplant und erfolgreich umgesetzt.
- 112 / 113 Die Umfragen zur Kundenzufriedenheit werden im 2-Jahres-Rhythmus durchgeführt, die nächsten Befragungen finden in den Jahren 2021 und 2023 statt. Im Jahr 2019 betrug die Kundenzufriedenheit mit der Bahn 76 (von 100 möglichen) Punkten, beim Busangebot wurden 75 Punkte erreicht.
- 121 Der Kostendeckungsgrad sinkt wegen den Auswirkungen der Covid-19-Krise (Mindererlöse) vorübergehend unter die Marke von 50%, sollte aber gemäss Langfristplanung ab dem Jahr 2024 wieder deutlich über 50% liegen.

3.3 Planungsstand

Das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» umfasst in Abstimmung mit dem Bestellverfahren jeweils einen Zeitraum von zwei Jahren. Das vorliegende Globalbudget bezieht sich dementsprechend auf die Fahrplanperioden 2022 und 2023.

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

Fahrplanjahr	gültig ab	gültig bis
Fahrplan 2022	12. Dezember 2021	10. Dezember 2022
Fahrplan 2023	11. Dezember 2022	09. Dezember 2023

Die Angebotsvereinbarungen mit den Transportunternehmen für die Jahre 2022 und 2023 werden im Laufe des Jahres 2021 verhandelt und liegen erst gegen Ende 2021 / Anfang 2022 vor. Basis für das Globalbudget sind die Angebotsvereinbarungen für das Jahr 2021, Kostenschätzungen der Transportunternehmen für Angebotsausbauten und -anpassungen sowie Kennziffern des Angebots aus Erfahrungswerten. Die effektiven Abgeltungen und Erlöse für einzelne Angebote können von den hier angegebenen Werten abweichen.

Die Verteilschlüssel für die Aufteilung der Abgeltungen zwischen den Bestellerkantonen für veränderte und neue Angebote sowie die Bundesbeiträge für die Linien des regionalen Personenverkehrs wurden ebenfalls noch nicht neu festgelegt.

Auch ist es sehr schwierig, die finanziellen Folgen der Covid-19-Krise verlässlich abzuschätzen. Beim Erstellungszeitpunkt dieser Vorlage war das öffentliche Leben wegen der Corona-Pandemie nach wie vor stark eingeschränkt, was sich entsprechend negativ auf die Nachfrage auswirkt. Wie und in welchem Ausmass sich die Corona-Pandemie längerfristig auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auswirken wird, ist momentan kaum vorhersehbar.

3.4 Angebots- und Leistungsauftrag

Mit dem Angebots- und Leistungsauftrag 2022-2023 wird das bisherige Angebot, soweit es sich bewährt hat, weitergeführt. Hinzu kommen einige Anpassungen und Optimierungen an die veränderte Nachfrage, welche insbesondere den ländlichen Raum stärken und attraktiver machen sollen. Namentlich wurden Buskonzepte für die Region Thal, das Niederamt und das Leimental ausgearbeitet. Auch soll das Nachtangebot, welches bisher von den Gemeinden direkt bei den Transportunternehmen bestellt wurde, neu durch den Kanton bestellt und finanziert werden.

3.4.1 Massnahmen Bahn

Auf dem Bahnnetz ist für die nächste Globalbudgetperiode bei den Linien Burgdorf - Solothurn und Bern - Solothurn ein moderater Angebotsausbau, bei der Linie Solothurn - Moutier ein leichter Angebotsabbau geplant. Die Massnahmen werden nachfolgend detailliert beschrieben. Bei den je Massnahme ausgewiesenen Beträgen handelt es sich um Mehr- oder Minderkosten, welche die Massnahmen gegenüber dem bestehenden Angebot (Kostenbasis Angebotsvereinbarungen für das Fahrplanjahr 2021) verursachen.

Massnahme 1: Solothurn - Burgdorf ½-Stunden-Takt abends bis Betriebsschluss

Als einzige Bahnlinie im Kanton Solothurn weist die Linie Solothurn - Burgdorf der BLS abends nach 20:00 Uhr lediglich einen Stundentakt auf. Im Zulauf zu Solothurn hat diese Strecke jedoch

das höchste Verkehrswachstum, die Nachfragesteigerung von 2015 bis 2019 beträgt +24%. Mit der Erneuerung der Infrastruktur zwischen Biberist Ost und Gerlafingen, haben auch die Bahnstationen eine grosse Aufwertung erfahren. Der schrittweise Ausbau des Abendangebots zum Halbstundentakt ist angezeigt und gerechtfertigt.

Der Ausbau ist etappiert vorgesehen: Im Fahrplanjahr 2022 soll der Fahrplan um zwei Zugspare ergänzt werden (Halbstundentakt bis 22:00 Uhr). Ab dem Fahrplanjahr 2023 sieht die BLS auf dieser Linie ausschliesslich den Einsatz von NINA-Zügen anstatt des heute noch vorhandenen, älteren Rollmaterials vor. Damit kann die lange Aufenthaltszeit im Bahnhof Solothurn eliminiert werden, weil die S44 Solothurn - Burgdorf - Bern - Thun mit denselben Zugkompositionen geführt werden wird wie der Regionalzug Solothurn - Burgdorf - Thun, was in Solothurn eine kurze Wendezeit für die Züge (Regionalzug und S-Bahn) ermöglicht. Die Kosten können dadurch erheblich gesenkt werden. Auf diesen Zeitpunkt hin ist die Ergänzung des Abendangebots mit zwei weiteren Zugsparen (Halbstundentakt bis Betriebsschluss) ohne Erhöhung der Abgeltungen möglich.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2022-2023</i>	<i>Fr.</i>	<i>74'500.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>26'800.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>47'700.00</i>

Massnahme 2: RegioExpress (RE) Solothurn - Bern ¼-Stunden-Takt ganzer Tag

Bei der Städteverbindung Bern - Solothurn des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) sind verschiedene Massnahmen vorgesehen, um den bestehenden Kapazitätsengpässen zu begegnen. 2028 soll der Einsatz längerer Zugkompositionen (180 Meter anstatt heute 120 Meter) möglich sein. Eine kleinere Entlastung und Beschleunigung der RE-Verbindung stehen bereits im Jahr 2023 bevor. Für diesen Ausbauschnitt realisiert der RBS eine Doppelspur Grafenried - Jegenstorf, einen Doppelspurabschnitt zwischen Bätterkinden und Büren zum Hof sowie ein Wendegleis in Bätterkinden.

Mit der Verlängerung der S8 Bern - Jegenstorf bis Bätterkinden werden die RE-Halte in Schalunen, Büren zum Hof und Grafenried aufgehoben. Auf denselben Horizont soll beim RE tagsüber der Viertelstundentakt eingeführt werden, welcher sich in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend sehr gut etabliert hat. Damit werden auch tagsüber in Solothurn gute Anschlüsse an die IC-Züge Richtung Olten - Zürich ermöglicht. Auch bleibt nur durch diese Massnahme die Erreichbarkeit von Solothurn für die Halteorte Schalunen, Büren zum Hof und Grafenried gewährleistet, da diese Orte neu von der S8 Bätterkinden - Bern bedient werden und nicht mehr vom RE.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2023</i>	<i>Fr.</i>	<i>292'000.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>105'100.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>186'900.00</i>

Massnahme 3: SBB-Linie Solothurn - Moutier (Solothurn-Moutier-Bahn)

Mit der Sanierung des Weissensteintunnels ist ein verbessertes Fahrplankonzept für die Region Thal verbunden. Gemäss einer kürzlich kommunizierten Verzögerung der Tunnelsanierung muss davon ausgegangen werden, dass der Weissensteintunnel neu erst ab Sommer 2022 bis Ende 2023 gesperrt sein wird, womit das verbesserte Fahrplankonzept erst auf den Fahrplan 2024 hin umgesetzt werden kann.

Ein Zugpaar am Mittag von Solothurn nach Gänsbrunnen und zurück, das im neuen Zielfahrplan nicht mehr vorgesehen ist, soll bereits auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022 entfallen. Die

Nachfrage auf diesen zwei Zügen ist sehr gering (Total 14 Personen pro Tag) und steht in keinem Verhältnis zum Aufwand.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2022-2023</i>	<i>Fr.</i>	<i>-87'100.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>-31'300.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>-55'800.00</i>

3.4.2 Massnahmen Bus

Für die Globalbudgetperiode 2022-2023 wurden Buskonzepte für das Niederamt, das Leimental und die Region Thal ausgearbeitet. Weiter wurden für einzelne Linien in den Bezirken Gäu und Thierstein Angebotsoptimierungen geplant. Die Massnahmen werden nachfolgend detailliert beschrieben. Bei den je Massnahme ausgewiesenen Beträgen handelt es sich um Mehr- oder Minderkosten, welche die Massnahmen gegenüber dem bestehenden Angebot (Kostenbasis Angebotsvereinbarungen für das Fahrplanjahr 2021) verursachen.

Massnahme 4: Buskonzept Niederamt

Mit der Inbetriebnahme des Eppenbergtunnels der SBB im Dezember 2020 konnte das S-Bahnangebot im Niederamt (Bahnhöfen Däniken und Schönenwerd) verbessert werden. Eine auf diese Ausgangslage abgestimmte Busplanung liegt mit dem Buskonzept Niederamt vor. Damit können offensichtliche Mängel im Busnetz behoben werden. Zwei dieser Schwachstellen werden nachfolgend als Beispiele aufgeführt:

- Obwohl in Schönenwerd halbstündlich sehr gute Bahnanschlüsse in beide Richtungen vorhanden sind, endet heute die Linie 507 Egerkingen - Härkingen - Olten - Trimbach - Lostorf - Erlinsbach - Niedergösgen des Busbetriebes Olten Gösigen Gäu (BOGG) von Lostorf und Erlinsbach herkommend in Niedergösgen - rund 500 Meter Luftliniendistanz vom Bahnhof Schönenwerd entfernt - und ist nicht auf die Zugsabfahrten und -ankünfte abgestimmt.
- Auch beim Busangebot am Abend bestehen offensichtliche Mängel. Während tagsüber die Relation Olten - Lostorf viertelstündlich angeboten wird, reduziert sich dies am Abend faktisch auf einen Stundentakt, da eine Ringlinie der BOGG-Linien 501 (Egerkingen - Hägendorf - Olten - Schönenwerd) und 507 das Angebot von zwei Linien gleichzeitig abdecken muss.

Die Erarbeitung des Buskonzepts Niederamt ist von einer Arbeitsgruppe aller betroffenen Gemeinden im Niederamt begleitet worden. Die Vorschläge werden von allen solothurnischen Gemeinden der Arbeitsgruppe einhellig unterstützt und führen zu einem auf die Bahnlinien abgestimmten Busangebot im Niederamt.

Die öV-Drehscheibe Schönenwerd (Agglomerationsprojekt unter Federführung der Gemeinde) unterstützt die beabsichtigte Führung von drei anstatt einer Buslinie zum Bahnhof. Die bauliche Umsetzung des Gemeindeprojekts ist eng mit dem SBB-Projekt eines behindertengerechten Ausbaus der Publikumsanlagen Bahn verknüpft. Die Fertigstellung ist bestenfalls auf Dezember 2022 realistisch.

Für die Umsetzung des Buskonzepts gelten daher folgende Eckwerte: Auf das Fahrplanjahr 2022 hin soll der Konzeptteil Nord (Linien BOGG) eingeführt werden. Die für die bestehende Buslinie 501 nötige provisorische Anbindung am Bahnhof Schönenwerd kann auch von der neuen Linie von Lostorf - Schönenwerd genutzt werden. Die Umsetzung des Konzeptteils Süd (mit Einbezug der Linie 203 Aarau - Schönenwerd - Gretzenbach des Busbetriebes Aarau BBA) soll auf die Inbetriebnahme der öV-Drehscheibe Schönenwerd, voraussichtlich im Fahrplanjahr 2023, erfolgen.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2022-2023</i>	<i>Fr.</i>	<i>1'238'400.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>445'800.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>792'600.00</i>

Massnahme 5: Buskonzept Leimental (PostAuto-Linien 68 und 69)

Die Fahrpläne der beiden PostAuto-Linien 68 (Aesch BL - Ettingen - Hofstetten - Flüh) und 69 (Flüh - Mariastein - Metzlerlen - Burg - Challhöchi) sind über die Jahre gewachsen und können die heutigen Anforderungen nicht mehr in genügendem Ausmass abdecken.

Bei der Linie 68 sind in erster Linie die folgenden Verbesserungen vorgesehen:

- Die je nach Wochentag unterschiedlichen Abendangebote werden vereinheitlicht und verbessert.
- Die Hauptverkehrszeit und damit der Halbstundentakt am Abend wird leicht ausgedehnt.
- Die Linienführung wird vereinheitlicht. Insbesondere werden abends alle Kurse von Ettingen über Hofstetten bis nach Flüh geführt (keine «Abkürzung» auf direktem Weg nach Metzlerlen).

Bei der Linie 69 sollen die Linienführung besser strukturiert und der Fahrplan vertaktet werden. Damit werden folgende Ziele erreicht:

- Merkbarer Fahrplan ohne die heutigen unzähligen Abweichungen und Ausnahmen.
- Bessere Erschliessung der höhergelegenen Ortsteile von Metzlerlen dank der Verlängerung der Buslinie mit einer neuen Endhaltestelle bei der Allmendhalle.
- Integration des Linienastes nach Burg in den Taktfahrplan mit einer Erweiterung der Linie via Biederthal nach Rodersdorf. Dadurch wird ein Einbezug von zusätzlichen Potenzialen sowie eine attraktive Direktverbindung mit einem Ausbau der Reismöglichkeiten erreicht.

Die vorgesehenen Änderungen ermöglichen der Primarstufe Metzlerlen-Mariastein die Ausgestaltung des Stundenplanes gemäss den üblichen Blockzeiten. Die Gemeinde Metzlerlen-Mariastein realisiert für die Einführung des Konzepts eine neue Endhaltestelle mit einer Wendemöglichkeit für den Bus.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2022-2023</i>	<i>Fr.</i>	<i>394'000.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>141'800.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>252'200.00</i>

Massnahme 6: Optimierung PostAuto-Linien 126 und 127 im Gäu

2019 wurde das Busangebot im Gäu grundlegend umgestaltet. Die Änderungen haben sich grundsätzlich sehr bewährt. Bei den PostAuto-Linien 126 Oensingen - Neuendorf - Wolfwil - Olten und 127 Oensingen - Kestenholz - Wolfwil bestehen allerdings weiterhin erhebliche Mängel. Eine Begleitgruppe mit allen betroffenen Gemeinden hat ein Konzept verabschiedet, das einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglicht und gleichzeitig die gesetzten Angebotsziele erfüllt. Das Konzept sieht Folgendes vor:

- Die Linie 126 führt von Oberbuchsiten über Egerkingen und Neuendorf nach Wolfwil. Tagsüber ist ein durchgehender Halbstundentakt geplant. Der Linienabschnitt zwischen Oensingen und Oberbuchsiten entfällt, in Oberbuchsiten kann auf die Regionalzüge der SBB umgestiegen werden.
- Die Linie 127 führt von Oensingen über Wolfwil und Boningen nach Aarburg - Oftringen. In Oensingen werden die Haltestellen Post und Bauamt bedient, womit der Wegfall der Linie 126 kompensiert wird. In Aarburg - Oftringen besteht ein Anschluss auf die S-Bahn nach Olten. Der staugefährdete Linienabschnitt zwischen Aarburg und Olten entfällt und wird durch die PostAuto-Linie nicht mehr bedient. Damit kann auf der ganzen Buslinie ein stabiler und zuverlässiger Fahrplan gewährleistet werden.

Die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sind gesichert. Mit dem wirtschaftlicheren Betrieb kann für die Agglomerationsgemeinde Boningen, aber auch für Fulenbach und Wolfwil als letzte Gemeinden im Gäu, tagsüber ein durchgehender Halbstundentakt eingeführt werden. Die halbstündlichen Anschlüsse in Oensingen tragen zudem der grossen Qualität von Oensingen als Fernverkehrsbahnhof und öV-Knoten Rechnung, wovon mit der neuen Konzeption alle Gemeinden im Aaregäu profitieren.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2022-2023</i>	<i>Fr.</i>	<i>402'400.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>144'900.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>257'500.00</i>

Massnahme 7: Buskonzept Thal (PostAuto-Linien 94, 115 und 129)

Das Angebot der Buslinien 94 Balsthal - Langenbruck - Waldenburg, 115 Zwingen - Erschwil - Ramiswil - Balsthal - Oensingen und 129 Oensingen - Balsthal - Welschenrohr - Gänsbrunnen im Thal wurde letztmals 2003 gesamthaft überprüft und entspricht teilweise nicht mehr den heutigen Bedürfnissen. Zudem werden in den kommenden Jahren die Waldenburgerbahn (Bauzeit Mitte 2021 - Ende 2022) und der Weissensteintunnel auf der Strecke Solothurn - Moutier (Eröffnung voraussichtlich Ende 2023) erneuert und mit einem verbesserten Bahnangebot wieder in Betrieb genommen.

Auf Grund der veränderten Rahmenbedingungen bei den Bahnfahrplänen und der bestehenden Mängel am Angebot wurden die drei Buslinien im Rahmen des Buskonzepts Thal optimiert. Die Planung wurde durch eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der direkt betroffenen Gemeinden und Transportunternehmen eng begleitet. Während die meisten Massnahmen erst auf den Fahrplan 2024 (Wiedereröffnung Weissensteintunnel) eingeführt werden können und daher nicht mehr in die Periode des Globalbudgets 2022-2023 fallen, sollen einzelne Elemente des Buskonzepts aber trotzdem bereits im Dezember 2021 umgesetzt werden. Es handelt sich dabei um folgende Massnahmen:

- Neue Frühverbindungen nach Balsthal ab Ramiswil (Linie 115) und Welschenrohr (Linie 129) mit Anschluss auf die erste Abfahrt der OeBB in Balsthal (05:32 Uhr) von Montag bis Freitag.
- Ganzjähriger Stundentakt über den Passwang an Sonntagen. Die bisherige Ausdünnung auf einen Zweistundentakt im Winterhalbjahr entfällt.
- Abbau schwach genutzter Verbindungen am frühen Samstagmorgen und -mittag auf den Linien 115 und 129 zu Gunsten des Ausbaus Montag bis Freitag sowie am Sonntag (Verzicht Winterfahrplan Passwang).

Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Waldenburgerbahn (Ende 2022) wird zusätzlich eine Taktlücke auf der Linie 94 Balsthal - Waldenburg (Montag - Freitag am Nachmittag) geschlossen. Damit ergibt sich auf dieser Linie werktags ein durchgehender Halbstundentakt von 5:30 Uhr – 7:30 Uhr und von 11:00 Uhr bis 19:00 Uhr.

Die Massnahmen erhöhen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Thal und dienen sowohl den Arbeitspendlerinnen und -pendlern als auch dem Freizeitverkehr.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2022-2023</i>	<i>Fr.</i>	<i>16'100.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>5'800.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>10'300.00</i>

Massnahme 8: Spätkurse sowie Verdichtung Sonntagsangebot Zwingen - Erschwil

Die PostAuto-Linie 115 Zwingen - Erschwil - Ramiswil - Balsthal - Oensingen stellt nördlich des Passwangs die Grunderschliessung der Gemeinden Brislach (BL), Breitenbach, Büsserach und Erschwil sicher, welche gemeinsam über 8'800 Einwohnerinnen und Einwohner aufweisen. Die Linie 115 gehört kantonsweit zu den Buslinien mit der grössten Nachfrage pro Kurs. Mit zwei Anpassungen soll das Fahrplanangebot besser auf die sehr hohe Nachfrage ausgerichtet werden:

- Einerseits soll das Spätangebot Montag - Sonntag mit einem zusätzlichen Kurs ergänzt werden (Abfahrt in Zwingen um 0:06 Uhr). Heute ist die späteste mögliche Rückkehr aus Basel mit Abfahrt der S3 Basel - Laufen - Delémont um 23:06 Uhr und Anschluss der Linie 115 in Zwingen um 23:33 Uhr sehr früh angesetzt.
- Andererseits rechtfertigt es die gute Auslastung auch an Sonntagen zwischen 8:00 Uhr und 20:00 Uhr einen Halbstundentakt anzubieten. Bisher verkehrt die Linie 115 an Sonntagen nur im Stundentakt.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2022 - 2023</i>	<i>Fr.</i>	<i>105'400.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>37'900.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>67'500.00</i>

3.4.3 Nachtangebote

Seit seiner Einführung wurde das Nachtangebot des öffentlichen Verkehrs (öV-Nachtangebot) im Kanton Solothurn laufend ausgebaut. Das Angebot erfreut sich grosser Beliebtheit. Momentan verkehren (mit Ausnahme der pandemiebedingten Einschränkungen) im Kanton rund 20 Nachtbuslinien sowie die SBB-Nachtlinie der S3 (SN3). Dieses öV-Nachtangebot verteilt sich auf drei regionale Nachtnetze:

- der «Moonliner» in den Bezirken Solothurn, Lebern, Bucheggberg und Wasseramt;
- die «Nachtwelle» des Tarifverbundes A-Welle in den Bezirken Olten, Gösgen, Gäu und Thal;
- das «TNW-Nachtnetz» des Tarifverbundes Nordwestschweiz in den Bezirken Dorneck und Thierstein sowie in der Gemeinde Kienberg.

Die Kosten für das öV-Nachtangebot, welche nicht durch die Fahrausweise abgedeckt sind, werden in den Nordwestschweizer Kantonen Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt jeweils durch die Kantone übernommen. Im Kanton Bern wurde das öV-Nachtangebot bisher durch die Gemeinden finanziert, ab 2022 wird es ebenfalls ins Grundangebot aufgenommen und durch den Kanton bestellt.

Im Kanton Solothurn wurde das Nachtangebot bisher durch die Gemeinden bestellt und finanziert. Im Jahr 2020 haben sich 99 Gemeinden mit insgesamt rund Fr. 450'000.00 pro Jahr an den drei öV-Nachtangeboten beteiligt.

Auf den Fahrplan 2021 hin wurden die Nachtzuschläge in der «Nachtwelle» abgeschafft, ab dem Fahrplanjahr 2022 soll auch auf dem Moonliner-Netz kein gegenüber dem normalen Tarif teurerer Spezialtarif mehr gelten. Die Kosten des öV-Nachtangebotes würden sich deswegen gegenüber dem bisher von den Gemeinden bezahlten Betrag leicht erhöhen. Eine allfällige Nachfragesteigerung wegen den günstigeren Tarifen und somit eine Kompensation der wegfallenden Nachtzuschläge resp. Spezialtarife konnte noch nicht zuverlässig abgeschätzt werden und ist deshalb bei der vorliegenden Kostenschätzung nicht berücksichtigt.

Für den Kanton Solothurn beläuft sich der Aufwand gemäss einer ersten Kostenschätzung auf rund Fr. 570'000.00 pro Jahr. Noch nicht im Detail geklärt werden konnte, in welchem Umfang sich der Bund an den Kosten beteiligen wird. Eine Kostenbeteiligung hat der Bund aber bereits in Aussicht gestellt, sofern die betroffenen Linien die dafür notwendigen Voraussetzungen erfüllen. Eine Kostenbeteiligung des Bundes würde die Kosten für den Kanton und die Gemeinden um maximal knapp die Hälfte senken.

Diejenigen Gemeinden, welche sich heute an einem Nachtnetz beteiligen, werden durch die Kostenübernahme des Kantons deutlich entlastet. Gemeinden, welche sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht daran beteiligen, werden nur eine marginale Mehrbelastung erfahren.

Ein Auftrag der Fraktion SP/junge SP verlangt, dass das öV-Nachtangebot im Kanton Solothurn neu ebenfalls durch den Kanton bestellt und finanziert wird. Der Vorstoss (KRB Nr. A 0019/2020) wurde anlässlich der März-Session 2021 vom Kantonsrat für erheblich erklärt, womit das öV-Nachtangebot in das Grundangebot aufgenommen und die Finanzierung mit dem Globalbudget öffentlicher Verkehr für die Jahre 2022 und 2023 beantragt werden kann.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2022-2023</i>	<i>Fr.</i>	<i>1'133'600.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr.</i>	<i>408'000.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr.</i>	<i>725'600.00</i>

3.4.4 Förderkonzept alternative Antriebe

Im Sinne des am 23. Juni 2020 erheblich erklärten Auftrags Dieter Leu (CVP, Rickenbach; KRB Nr. A 0115/2019 Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn) hat der Regierungsrat im Einklang mit der laufenden Revision des ÖV-Gesetzes ein Förderkonzept für alternative Antriebsformen erarbeitet.

Sofern das ÖV-Gesetz wie vorgeschlagen in Kraft tritt, könnte der Kanton ab 2023 bis 20% Mehrkosten für emissionsarme Fahrzeuge gegenüber herkömmlichen, fossil angetriebenen Fahrzeugen akzeptieren. Es ist in der Globalbudgetperiode 2022-2023 aber noch nicht mit wesentlichen Mehrabgeltungen zu rechnen.

3.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

3.5.1 Entwicklung der Bundesbeiträge

Das Bundesamt für Verkehr legt jedes Jahr den Betrag fest, mit welchem die Kantone Angebote des regionalen Personenverkehrs (RPV) bestellen können, die sogenannte «Kantonsquote». An diesem Betrag beteiligt sich der Bund im Fall des Kantons Solothurn mit 45%, der Kanton Solothurn übernimmt die restlichen 55% (Stand 2021). 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 in den letzten Jahren jeweils erlassen, da schlussendlich mehr Bundesmittel für den RPV zur Verfügung standen als ursprünglich vom Bund budgetiert.

Basierend auf der provisorischen Kantonsquote für das Jahr 2021 muss aktuell davon ausgegangen werden, dass für die Jahre 2022 und 2023 eine Kantonsquotenüberschreitung resultieren könnte. Deshalb sind im Globalbudget für das Jahr 2022 eine Kantonsquotenüberschreitung von Fr. 1'242'400.00 und für das Jahr 2023 eine Kantonsquotenüberschreitung von Fr. 1'869'600.00 berücksichtigt (Kantonsanteil netto).

<i>Kosten der Massnahme brutto 2022-2023</i>	<i>Fr. 3'112'000.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr. 1'120'300.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr. 1'991'700.00</i>

3.5.2 Folgen der Covid-19-Krise (Coronavirus)

Wie bereits unter Ziffer 1.2 aufgezeigt, muss davon ausgegangen werden, dass sich die Nachfrage und somit auch die Markterlöse erst im Jahr 2024 wieder vollständig auf das Niveau von vor der Corona-Pandemie erholt haben werden.

Auf Grund von Kostenschätzungen der Transportunternehmen und der Tarifverbände wird für das vorliegende Globalbudget öffentlicher Verkehr davon ausgegangen, dass die Erlöse im Jahr 2022 10% und im Jahr 2023 noch 5% unter den Erlösen des Referenzjahres 2019 liegen werden.

Für den Kanton Solothurn bedeutet dies für das Jahr 2022 einen Mehraufwand von netto Fr. 2'467'800.00 und für das Jahr 2023 muss mit Mehrkosten für den Kanton von netto Fr. 1'233'900.00 gerechnet werden.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2022-2023</i>	<i>Fr. 5'783'900.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>Fr. 2'082'200.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>Fr. 3'701'700.00</i>

3.5.3 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	- 3,7
= Plafonierung Globalbudget	34,8

Wie unter Ziffer 1.3 aufgezeigt, kann die Plafonierung ab der Globalbudgetperiode 2022-2023 nicht mehr eingehalten werden. Gemäss der momentanen Planung wird die Plafonierung im Jahr 2022 um 4,3 Mio. Franken und im Jahr 2023 um 4,1 Mio. Franken überschritten.

Hauptgrund für diese Überschreitung sind die finanziellen Folgen der Covid-19-Krise (vgl. Ziffer 1.2 und Ziffer 3.5.2) sowie die Übernahme von Bundesanteilen im RPV («Kantonsquotenüberschreitung», vgl. Ziffer 3.5.1).

3.5.4 Verhältnis der Massnahmen zum Globalbudget

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

Sollten in kleinerem Umfang weitere 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 20	VA 21	Vergangene GB-Periode	Plan 22	Plan 23	Aktuelle GB-Periode
Aufwand	TCHF	54'468	53'698	108'166	59'386	59'025	118'411
Ertrag	TCHF	-18'448	-18'222	-36'670	-20'241	-20'108	-40'349
Globalbudgetsaldo	TCHF	36'020	35'476	71'496	39'145	38'917	78'062
Saldo der internen Verrechnungen	TCHF	97	100	197	101	101	202
Produktgruppenergebnis Total							
Kosten	TCHF	54'565	53'798	108'363	59'487	59'126	118'613
Erlös	TCHF	-18'448	-18'222	-36'670	-20'241	-20'108	-40'349
Saldo	TCHF	36'117	35'576	71'693	39'246	39'018	78'264
1 Öffentlicher Verkehr							
Kosten	TCHF	54'468	53'698	108'166	59'386	59'025	118'411
Erlös	TCHF	-18'448	-18'222	-36'670	-20'241	-20'108	-40'349
Saldo	TCHF	36'020	35'476	71'496	39'145	38'917	78'062

3.6.2 Verpflichtungskredit

in Franken		2022	2023	Total
Globalbudget	Verpflichtungskredit	39'145'000	38'917'000	78'062'000
	Zusatzkredit	-	-	-
	Total	39'145'000	38'917'000	78'062'000

3.7 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 20	VA 21	Vergangene GB-Periode	Plan 22	Plan 23	Aktuelle GB-Periode
Pensen Mitarbeitende	4.5	4.5	9.0	4.5	4.5	9.0
Anzahl Mitarbeitende	5	5	10	5	5	10
Anzahl Lernende	0	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 2022-2023 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 2020 – 2021	In Mio. CHF
Genehmigter Verpflichtungskredit gemäss SGB Nr. 0065/2019	69.9
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RE20 + VA21)	71.5
Zu begründende Differenz	1.6

Begründung	Detail	Total
Total Personalaufwand		0.0
Total Sachaufwand		2.4
+ Entschädigungen Transportunternehmen wegen Mindererlösen Covid-19	3.9	
+ Mehraufwand Schülertransporte (Corona-Pandemie, Sekundarschule P)	0.3	
- Erhöhung Bundesbeitrag an RPV 2020	-0.8	
- Angebotsanpassungen kostengünstiger als budgetiert	-0.4	
- Tarifverbundbeiträge an TNW wegen rückläufigen Abo-Verkäufen tiefer	-0.4	
- Fernverkehrsentschädigung Libero an SBB tiefer als von SBB budgetiert	-0.1	
- Kosteneinsparungen für externe Gutachten und Expertisen	-0.1	
Total Erträge		-0.8
- Mehrerlöse Gemeindebeiträge öV	-0.8	
Total		1.6

3.8.3 Neue Globalbudgetperiode

Vergleich der laufenden und zukünftigen GB-Periode		In Mio. CHF	
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RE20 + VA21)		71.5	
Beantragter Verpflichtungskredit 2022 – 2023		78.1	
Zu begründende Differenz		6.6	
Begründung		Detail	Total
Total Personalaufwand		0.1	
Total Sachaufwand		10.3	
+	Solothurn - Burgdorf ½-Stunden-Takt bis Betriebsschluss (Massnahme 1)	0.1	
+	RE Solothurn - Bern ¼-Stunden-Takt ganzer Tag (Massnahme 2)	0.3	
-	SBB-Linie Solothurn - Moutier (Massnahme 3)	-0.1	
+	Buskonzept Niederamt (Massnahme 4)	1.2	
+	Buskonzept Leimental (Massnahme 5)	0.4	
+	Optimierung PostAuto-Linien 126 und 127 (Massnahme 6)	0.4	
+	Buskonzept Thal (Massnahme 7)	0.0	
+	Spätkurse / Verdichtung am Sonntag Zwingen - Erschwil (Massnahme 8)	0.1	
+	Kostenübernahme Nachtangebot durch den Kanton	1.1	
+	Übernahme Bundesanteile RPV 2022-2023 (Zunahme gegenüber Globalbudgetperiode 2020 / 2021)	2.2	
+	Ausgleich Mindererlöse Transportunternehmen wegen Covid-19-Krise 2022-2023 (Zunahme gegenüber Globalbudgetperiode 2020 / 2021)	1.9	
+	Angebotsanpassungen auf Linien, bei denen der Kanton Solothurn Juniorpartner ist	0.4	
+	allgemeine Kostensteigerung (Personal- und Sachteuerung)	0.8	
+	Folgekosten Angebotsanpassungen und -optimierungen Vorperioden	1.5	
Total Erträge		-3.8	
-	Mehrerlöse Gemeindebeiträge (Zunahme gegenüber Globalbudgetperiode 2020 / 2021)	-3.8	
Total		6.6	

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. Finanzströme und Investitionen ausserhalb des Globalbudgets

	TCHF	RE 20	VA 21	Plan 22	Plan 23
Finanzgrössen ausserhalb Globalbudget					
Abschreibungen Investitionsbeiträge ÖV	TCHF	2	0	0	0
BIF-Beiträge netto	TCHF	7'141	7'697	7'846	7'962
Investitionen					
Nettoinvestitionen Öffentlicher Verkehr	TCHF	-846	-848	-844	-685

Die Abschreibungen betreffen die Kostenbeteiligung am Bauprojekt Doppelspurausbau Laufental, welche mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2016/2095 resp. Nr. SGB 0202/2016 vom Kantons- und Regierungsrat genehmigt wurden. Die Kosten belaufen sich auf total Fr. 392'000.00. Das Bauprojekt startete im Herbst 2018 und dauert ca. bis 2021. Auf das Jahr 2020 hin hat der Bund die restliche Finanzierung des Bauprojektes übernommen, weshalb für die beteiligten Kantone keine Kosten mehr anfallen (die noch ausgewiesenen Kosten 2020 betreffen eine Abgrenzungsdifferenz der Schlussrechnung per Ende 2019).

Die BIF-Beiträge 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.

Nach der Einführung von FABI per 01.01.2016 entfallen die Ausgaben für Investitionen sowie für bedingt rückzahlbare Darlehen. Es werden nur noch die Zahlungen der Transportunternehmen für die altrechtlichen rückzahlbaren Darlehen verbucht, weshalb die Nettoinvestitionen negativ 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) (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

Susanne Schaffner
Frau Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

7. Beschlussesentwurf

Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2022 und 2023

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 Bottschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 6. April 2021 (RRB Nr. 2021/500), beschliesst:

1. Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» werden für die Jahre 2022 und 2023 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 2022 und 2023 ein Verpflichtungskredit von 78'062'000 Franken beschlossen.
3. Die Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr gemäss Massnahmenplan 2014 (Massnahme BJD_K15: Plafonierung ÖV-Leistungen) wird aufgehoben.
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

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

¹) BGS 111.1.

²) BGS 115.1.

³) BGS 126.3.

Verteiler KRB

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