

Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2025 bis 2026

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 6. Mai 2024, RRB Nr. 2024/696

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Einleitende Bemerkungen	5
1.1 Teuerung	5
1.2 Mehrerlöse.....	5
1.3 Überangebote.....	6
1.4 Linien mit ungenügendem Kostendeckungsgrad	6
2. Bezug zu den Planungsgrundlagen des Regierungsrates	6
3. Leistungsauftrag und Saldovorgabe	7
3.1 Leistungserbringer	7
3.2 Produktgruppen	7
3.2.1 Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr	7
3.3 Planungsstand.....	7
3.4 Angebots- und Leistungsauftrag.....	7
3.4.1 Massnahmen Bahn.....	8
3.4.2 Massnahmen Bus	10
3.5 Finanzielle Rahmenbedingungen.....	17
3.5.1 Bundesbeiträge.....	17
3.5.2 Verhältnis der Massnahmen zum Globalbudget.....	18
3.6 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit	18
3.6.1 Saldovorgabe.....	18
3.6.2 Verpflichtungskredit.....	19
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. Finanzgrössen ausserhalb des Globalbudgets und Investitionen.....	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 sowie an die Schülertransportkosten der Schulträger für die Jahre 2025 und 2026.

Nachdem der öffentliche Verkehr in den Jahren 2020 bis 2022 stark von den Einschränkungen im Zuge der Bewältigung der Corona-Pandemie geprägt war, sieht er sich seit dem Jahr 2023 mit einer starken Teuerung sowie einem erheblichen Fachkräftemangel, vor allem beim Fahrpersonal, konfrontiert. Erfreulicherweise hat sich aber die Nachfrage seit dem Jahr 2023 sehr gut erholt und liegt nun zum Teil sogar über dem bisherigen Rekordjahr 2019.

Das der Globalbudgetperiode 2025-2026 vorhergehende Globalbudget umfasste nur das Jahr 2024. Grund dafür war eine nationale Harmonisierung der Bestellperioden des öffentlichen Verkehrs. Damit das aktuelle Globalbudget trotzdem mit Vorjahreswerten verglichen werden kann, wird als Vergleichsperiode die Jahresrechnung 2023 und der Voranschlag 2024 herangezogen.

Für die neue Globalbudgetperiode sind für das Jahr 2025 nur kleine Angebotsoptimierungen geplant, welche keine grossen finanziellen Auswirkungen haben. Im Jahr 2026 sind mit dem Buskonzept Grenchen sowie mit grösseren Anpassungen im S-Bahn-Netz und den damit verbundenen, zwangsläufigen Anpassungen, vor allem im Busnetz Laufental / Dorneck, umfangreiche Massnahmen geplant, welche auch kostenmässig zu Buche schlagen. Ein Grossteil dieser Kosten kann aber mit Sparmassnahmen aufgefangen werden. Insgesamt ergibt sich gegenüber der Vergleichsperiode 2023-2024 ein Mehraufwand von rund 1,9 Mio. Franken.

Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» wird für die Jahre 2025-2026 ein Verpflichtungskredit in der Höhe von Fr. 79'456'000.00 beantragt. Dies entspricht einer Zunahme von 1,9 Mio. Franken oder 2,5 % gegenüber der Vergleichsperiode 2023-2024.

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 2025-2026

79'456'000.00 Franken

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf zum Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2025 bis 2026.

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 Teuerung

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

Die öV-Branche kämpft wie viele andere Branchen mit einem erheblichen Fachkräftemangel. So scheint der Beruf als Buschauffeurin / Buschauffeur oder Lokführerin / Lokführer an Attraktivität eingebüsst zu haben. Dies führte dazu, dass schweizweit einzelne Transportunternehmen temporär ihre Fahrpläne ausdünnen mussten, da zu wenig Fahrpersonal zur Verfügung stand. Der Kanton Solothurn war von solch einschneidenden Massnahmen bisher nicht betroffen, aber auch die auf Kantonsgebiet tätigen Transportunternehmen kämpfen immer wieder mit Personalengpässen.

Der ausgetrocknete Arbeitsmarkt führt zu steigenden Lohn- und Ausbildungskosten. Diesem schwierigen Umfeld steuern die Transportunternehmen als Arbeitgeberinnen mit diversen Massnahmen entgegen, z.B. mittels Einräumen von mehr Teilzeitpensen und flexibleren Einsatzmöglichkeiten für die Mitarbeitenden. Das bedingt unter anderem technische Hilfsmittel für die Einsatzplanung.

Neben den Personalkosten sind die gestiegenen Rohstoffpreise eine grosse Herausforderung. Im Kanton Solothurn kommen vor allem Diesel- und Gasbusse zum Einsatz. Aber auch der sonst stabile Preis für Bahnstrom steigt von bisher 12 auf neu 14 Rappen pro kWh. Ersatzinvestitionen in Bahn- und Busfahrzeuge sowie in die bauliche Infrastruktur und in technische Anlagen sind ebenfalls massiv teurer geworden.

1.2 Mehrerlöse

Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr hat sich seit dem Jahr 2023 gut von den Nachwirkungen der Corona-Pandemie erholt. Die Fahrgastzahlen sind zum Teil sehr stark angestiegen und nähern sich wieder dem Niveau von 2019 an oder liegen bereits darüber. Dies wirkt sich auch auf die Erlöse aus, welche ebenfalls angestiegen sind.

Auf das Jahr 2024 hin wurden zudem Tarifmassnahmen, das heisst höhere Ticket- und Abonnementspreise, umgesetzt, was sich auf der Erlösseite ebenfalls positiv auswirken sollte. Die für 2025 und 2026 erwarteten Mehrerlöse können einen Teil der teuerungsbedingten Mehrkosten auffangen.

1.3 Überangebote

Für die Mitbestellung und -finanzierung durch den Bund gelten verschiedene Kriterien. Namentlich werden bestimmte Nachfragewerte vorausgesetzt, bezogen auf die Anzahl der bestellten Kurse. Die Bestimmungen dazu wurden von den Kantonen wiederholt kritisiert. Sie werden derzeit überarbeitet und sollen anschliessend Gegenstand einer Verordnungsanpassung sein.

Einige der vom Kanton Solothurn bestellten Linien weisen, bezogen auf die aktuellen Kriterien, ein sogenanntes «Überangebot» auf, welches der Bund nicht mitträgt, sondern vom Kanton allein zu finanzieren ist. Dieses beträgt im laufenden Jahr 3,6 Mio. Franken und wird in den Jahren 2025 und 2026 voraussichtlich um 1,5 Mio. Franken zunehmen.

1.4 Linien mit ungenügendem Kostendeckungsgrad

Einige der vom Kanton Solothurn bestellten Linien weisen einen ungenügenden Kostendeckungsgrad auf. Diese Linien wurden in den letzten Jahren kritisch überprüft. Auch wurde versucht, auf diesen Linien mit geeigneten Massnahmen den Kostendeckungsgrad zu steigern. Bei sechs Linien blieb die Nachfrage trotz dieser Massnahmen ungenügend, weshalb diese Linien ab dem Jahr 2025 nicht mehr bestellt werden.

2. Bezug zu den Planungsgrundlagen des Regierungsrates

Legislaturplan 2021-2025		Enthalten in Produktgruppen	
Nr.	Handlungsziel	1.1.	1.2.
B.1.1.2	Lebens- und Investitionsstandort weiterentwickeln	x	
B.1.3.1	Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr optimieren		x
B.1.3.3	Gesamtheitliche und grossräumige Verkehrslösungen konzipieren und realisieren		x
Integrierter Aufgaben- und Finanzplan 2025-2028		Enthalten in Produktgruppen	
Nr.	Massnahme	1.1.	1.2.
-	kein Projektbezug zum aktuellen IAFP	-	-

3. Leistungsauftrag und Saldovorgabe

3.1 Leistungserbringer

Produktgruppe	Leistungserbringende Dienststelle
Öffentlicher Verkehr	AVT, Abteilung öffentlicher Verkehr

3.2 Produktgruppen

3.2.1 Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr

Produkte: öV-Planungen, Betriebswirtschaft und Finanzen öV

X xx	Ziele Indikatoren	Standard	Ist 22	Ist 23	Soll 24	Soll 25	Soll 26
11	Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs						
111	Umsetzung neue öV-Angebote	(>) %	100.0	100.0	100.0	0.0	100.0
112	Kundenzufriedenheit Bahn	(>) %	0.0	77.0	0.0	78.0	0.0
113	Kundenzufriedenheit Bus	(>) %	0.0	77.0	0.0	77.0	0.0
12	Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel						
121	Kostendeckungsgrad ohne Versuchsbetriebe	(>) %	50.1	52.0	53.3	54.0	54.0
	Statische Messgrößen	Einheit	Ist 22	Ist 23	Plan 24	Plan 24	Plan 26
	Gewichtete Haltestellenabfahrten	Anzahl	69'142	65'685	66'000	66'000	66'000
	Abgeltungen an Transportunternehmungen	(>) MCHF	51.7	51.5	56.1	52.8	56.2
	Tarifverbundbeiträge	(>) MCHF	2.2	2.0	2.7	2.6	2.6

112 / 113 Die Umfragen zur Kundenzufriedenheit werden im 2-Jahres-Rhythmus durchgeführt, die nächste Befragung findet im Herbst 2025 statt.

Statistische Messgrößen: Mit Inkrafttreten der neuen Verordnung über den öffentlichen Verkehr (ÖVV; BGS 732.11) per 01.01.2023 verändern sich die gewichteten Haltestellenabfahrten aufgrund der geänderten Anrechnungsparameter.

3.3 Planungsstand

Die Angebotsvereinbarungen mit den Transportunternehmen für die Jahre 2025 und 2026 werden ab Sommer 2024 verhandelt, dies auf Basis der per Ende April 2024 einzureichenden Offerten. Als Basis für das Globalbudget 2025-2026 dienen die Angebotsvereinbarungen für das Jahr 2024, Kostenschätzungen der Transportunternehmen für Angebotsausbauten und -anpassungen sowie Kennziffern des Angebots aus Erfahrungswerten. Die noch auszuhandelnden Abgeltungen können von den hier angegebenen Werten abweichen.

3.4 Angebots- und Leistungsauftrag

Im Jahr 2025 wird das bisherige Angebot grundsätzlich weitergeführt, soweit es sich bewährt hat. Einzig Linien, welche einen ungenügenden Kostendeckungsgrad aufweisen, werden nicht mehr bestellt.

Im Jahr 2026 sind grössere Anpassungen auf dem Bahn- und Busnetz geplant. So soll das Buskonzept Grenchen und Umgebung umgesetzt werden. Auf dem S-Bahn-Netz sind - vor allem in der Region Basel - ebenfalls zum Teil erhebliche Änderungen vorgesehen. Dies führt dazu, dass

auch das Busangebot, vorab in der Region Laufental / Dorneck, zwingend angepasst werden muss, damit die Anschluss- und Umsteigebeziehungen weiterhin funktionieren.

Für jede Massnahme sind jeweils die Mehr- oder Minderkosten ausgewiesen, welche die Massnahmen gegenüber dem bestehenden Angebot (Kostenbasis: Angebotsvereinbarungen für das Fahrplanjahr 2024) verursachen.

3.4.1 Massnahmen Bahn

Auf dem Bahnnetz ist für die nächste Globalbudgetperiode grundsätzlich eine Konsolidierung auf dem heute bestehenden Niveau vorgesehen. Anpassungen ergeben sich durch nötige Kapazitätserweiterungen bei den Fahrzeugen, die Inbetriebnahme der Doppelspur Duggingen - Grellingen sowie die geplante Nutzungsänderung auf der Ausbaustrecke Wanzwil - Solothurn.

Massnahme 1: Kapazitätserhöhung S23/S26 und Linienanpassung im Zusammenhang mit den Bauarbeiten in Lenzburg

Um auf der S23 (Langenthal - Olten - Aarau - Lenzburg - Brugg - Baden) und S26 (Olten - Aarau - Lenzburg - Wohlen - Rotkreuz) die steigenden Frequenzen bewältigen zu können, wird das Rollmaterial auf den Fahrplan 2025 hin um eine zusätzliche «Flirt»-Komposition ergänzt, damit vermehrt Züge in Doppeltraktion verkehren können.

Die Bauarbeiten Lenzburg zeigen ab dem Fahrplan 2026 Auswirkungen bei der Liniengestaltung: Die S23 fällt im Kanton Solothurn zugunsten eines halbstündlichen Angebots Langenthal - Olten - Aarau - Lenzburg - Wohlen - Rotkreuz (S26) weg. Das Taktangebot für Olten, Dulliken, Däniken und Schönenwerd bleibt unverändert, ausser der geänderten Linienbezeichnung und der konsequenten Führung aller Züge nach Rotkreuz anstatt Baden.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2025-2026</i>	<i>CHF</i>	<i>334'600.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF</i>	<i>123'800.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>210'800.00</i>

Massnahme 2: Kapazitätserhöhung S20

Um auf der S20 Biel/Bienne - Grenchen Süd - Solothurn - Oensingen - Olten die steigenden Frequenzen bewältigen zu können, wird das Rollmaterial auf den Fahrplan 2025 hin um eine zusätzliche «Flirt»-Komposition ergänzt, damit vermehrt Züge in Doppeltraktion verkehren können.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2025-2026</i>	<i>CHF</i>	<i>299'600.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF</i>	<i>110'900.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>188'700.00</i>

Massnahme 3: Durchbindung S20 in Solothurn

Ab dem Fahrplanjahr 2026 sollen die Züge der S20 halbstündlich durchgehend zwischen Biel und Olten verkehren. Heute existiert pro Stunde nur ein durchgehender Zug, der zweite stündliche Zug wird in Solothurn gebrochen (Zugläufe Biel/Bienne - Grenchen Süd - Solothurn sowie Solothurn - Oensingen - Olten). Mit der Durchbindung aller Züge werden halbstündlich Durchmesserbeziehungen über den Bahnhof Solothurn hinaus ermöglicht. Zudem ist ein exakter 30-Minuten-Takt geplant. Die heute vorhandenen, einzelnen Leistungen von Zügen der S20 auf der Solothurn-Moutier-Bahn nach Langendorf oder Lommiswil, werktags und sonntags bis Oberdorf, entfallen dadurch.

Die Durchbindung ermöglicht es, einen Umlauf einzusparen, was eine bedeutende Kosteneinsparung in der Produktion erlaubt. Die frei werdende Komposition wird zur Verstärkung weiterer überlasteter Züge der S20 verwendet.

Voraussetzung für die Umsetzung ist, dass einzelne Güterzüge via Ausbau-/Neubaustrecke Wanzwil - Solothurn verkehren können. Im derzeit laufenden Plangenehmigungsverfahren zur Leistungssteigerung auf der Ausbau-/ Neubaustrecke sind zahlreiche Einsprachen hängig. Es besteht daher das Risiko, dass die Durchbindung der S20 nicht wie geplant im Fahrplan 2026 umgesetzt werden kann. In diesem Fall würde voraussichtlich das bisherige Angebot unverändert weitergeführt.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2026</i>	<i>CHF</i>	<i>-187'300.00</i>
<i>.I. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF</i>	<i>-69'300.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>-118'000.00</i>

Massnahme 4: Solothurn-Moutier-Bahn nach Wiedereröffnung des Weissensteintunnels

Im Dezember 2025 sollen die Sanierungsarbeiten an der Strecke der Solothurn-Moutier-Bahn abgeschlossen sein und der durchgehende Bahnbetrieb kann wiederaufgenommen werden.

Um die wegfallenden Leistungen der Züge der S20 zu ersetzen (siehe Massnahme 3), ist in der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend ein Halbstundentakt zwischen Solothurn und Gänsbrunnen geplant. Auch sonntags, dem Wochentag mit der grössten Nachfrage auf dieser Linie, ist ein Halbstundentakt zwischen Solothurn und Oberdorf vorgesehen.

Sollte die Durchbindung der S20 nicht wie geplant im Jahr 2026 umgesetzt werden können (siehe Massnahme 3), würde wie bei der S20 auf der S21 voraussichtlich das bisherige Angebot unverändert weitergeführt.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2026</i>	<i>CHF</i>	<i>608'900.00</i>
<i>.I. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF</i>	<i>225'300.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>383'600.00</i>

Massnahme 5: Halbstundentakt Fernverkehr Biel/Bienne - Basel

Im Dezember 2025 wird der Doppelspurausbau im Laufental zwischen Duggingen und Grellingen abgeschlossen. Dieser bildet eine Voraussetzung für die halbstündliche Führung von Fernverkehrszügen zwischen Biel und Basel. Ein Zug pro Stunde verkehrt über Biel hinaus von/nach Lausanne. Die heute bestehenden Züge des RE56 von Biel nach Meroux TGV entfallen. Zwischen Biel und Delémont wird das Angebot vom neuen Fernverkehrszug von/nach Basel ersetzt.

Während der RE56 Biel/Bienne - Grenchen Nord - Moutier - Delémont von Bund und Kantonen als abgeltungsberechtigte Leistung im Regionalverkehr bestellt wurde, gilt das neue Angebot zwischen Biel und Basel als Fernverkehr ohne direkte Abgeltung der öffentlichen Hand. Damit entfallen die Abgeltungen, welche der Kanton Solothurn bisher an den RE56 bezahlt hat.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2026</i>	<i>CHF</i>	<i>-33'100.00</i>
<i>.I. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF</i>	<i>-12'200.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>-20'900.00</i>

Massnahme 6: Anpassungen S3 im Laufental

Mit der Aufnahme des zweiten, stündlichen Fernverkehrszugs zwischen Delémont und Basel (siehe Massnahme 5) entfallen die entsprechenden Leistungen bei der S-Bahn zwischen Delémont und Laufen. Die Züge der S3 wenden somit in der Regel in Laufen.

Die Fahrlage der S-Bahnzüge muss zudem angepasst werden: Künftig kreuzen die Züge der S3 nicht mehr in Zwingen, sondern in Grellingen. Die im heutigen Fahrplan enthaltenen Zusatzzüge in der Hauptverkehrszeit fallen voraussichtlich weg, demgegenüber werden die regulären Züge der S3 verstärkt (Dreifachtraktion mit 210 Meter Zuglänge).

Die Einführung des Viertelstundentakts der S3 im Ergolzthal zwischen Basel und Liestal erfolgt ebenfalls auf Dezember 2025. Die Veränderung bei der S-Bahn Basel hat für den Kanton Solothurn gesamthaft eine Erhöhung der Abgeltung zur Folge.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2026</i>	<i>CHF</i>	<i>184'900.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF</i>	<i>68'400.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>116'500.00</i>

Massnahme 7: Nacht-S-Bahnen Zürich - Olten (SN11) und Luzern - Olten (SN1)

Auf Initiative der Nachbarkantone soll das Nachtangebot am Wochenende auf der Schiene ausgebaut werden. Die heutigen Nacht-S-Bahnen enden von Luzern herkommend in Sursee, von Zürich herkommend in Aarau und von Basel herkommend in Gelterkinden (mit Ausnahme des letzten Zuges, welcher bis Olten verkehrt).

Die Züge der SN1 aus Luzern sollen von Sursee via Zofingen bis nach Olten verlängert werden. Die Züge der SN11 verkehren von Zürich via Lenzburg - Aarau mit Halt in Schönenwerd, Däniken und Dulliken bis nach Olten.

In Olten entsteht die Möglichkeit, zwischen den S-Bahnen umzusteigen. Das Nachtbusangebot zwischen Olten und Aarau kann optimiert werden. Es muss ein Bus weniger eingesetzt werden, was zu entsprechenden Einsparungen führt. Diese Kosteneinsparung ist in der Kostenaufstellung unten berücksichtigt.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2025-2026</i>	<i>CHF</i>	<i>47'800.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF</i>	<i>17'700.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>30'100.00</i>

3.4.2 Massnahmen Bus

Für die Globalbudgetperiode 2025-2026 sind beim Busangebot Anpassungen geplant, welche zu einem grossen Teil von Angebotsanpassungen bahnseitig abhängig sind.

Massnahme 8: Buskonzept Grenchen

Das aktuell gültige Buskonzept in der Agglomeration Grenchen stammt aus dem Jahr 2009. Es vermag die heutigen und zukünftigen Mobilitätsanforderungen zunehmend weniger zu erfüllen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete, die allgemeinen Grundsätze zur Liniennetzgestaltung sowie die zu Grunde gelegten zu knappen Fahrzeiten. Auch die Veränderungen im Angebot des Bahnverkehrs per Dezember 2025, insbesondere der 30-Minuten-Takt im Fernverkehr Biel - Grenchen Nord - Delémont - Basel (Massnahme 5) und die Durchbindung der S20 Olten - Biel (Massnahme 3), erforderten eine Überprüfung des Konzepts.

Im Fahrplanjahr 2025 wird im Grundsatz das bestehende Angebot gemäss Fahrplan 2024 weitergeführt. Auf der Linie 33 Grenchen - Büren an der Aare ergeben sich aus dem Buskonzept aber zwei Elemente, welche bereits im Jahr 2025 umgesetzt werden:

- Zusätzliches Kurspaar am Abend mit der Zielsetzung, den Mitarbeitenden der ETA für den Schichtwechsel um 22:00 Uhr eine Verbindung zum Bahnhof Grenchen Süd anzubieten.
- Verdichtung des Fahrplanes mit zwei Kursen in der Hauptverkehrszeit am Morgen und einem Kurs in der Hauptverkehrszeit am Abend.

Im Fahrplanjahr 2026 wird das Busangebot in der Region Grenchen komplett neugestaltet. Dabei soll, soweit von der Topologie her möglich, auf Schlaufenlinien verzichtet werden. Das heisst, die Haltestellen werden neu in beide Richtungen von jedem Kurs bedient. Weiter werden Taktverdichtungen unter Berücksichtigung des Entwicklungsgebietes Grenchen sowie von Entwicklungen bei den in der Region Grenchen angesiedelten Unternehmen (z.B. ETA) eingeführt. Im Weiteren ist die Integration von separaten Schülerkursen in das reguläre Busangebot vorgesehen.

Das Busnetz in der Region Grenchen wird ab dem Fahrplanjahr 2026 mit folgenden Linien und Fahrplantakten angeboten:

- Linie 21: Grenchen, Veilchenstrasse - Grenchen Süd, Bahnhof - Grenchen, Gummenweg; 15-Minuten-Takt
- Linie 25: Grenchen, Holzerhütte - Bettlach, Bergstrasse; 30-Minuten-Takt
- Linie 26: Lengnau, Industrie Süd - Grenchen - Bettlach, Dorfplatz in der Hauptverkehrszeit / Grenchen Süd, Bahnhof - Bettlach, Dorfplatz in der Nebenverkehrszeit; 30-Minuten-Takt
- Linie 32: Grenchen, Fichtenweg - Bettlach - Selzach - Lommiswil - Bellach; 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit / Linienabschnitt Bettlach - Selzach - Lommiswil - Bellach; 60-Minuten-Takt in der Nebenverkehrszeit
- Linie 33: Grenchen, Monbijou - Arch - Büren an der Aare; 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit / 60-Minuten-Takt in der Nebenverkehrszeit
- Linie 34: Bettlach - Grenchen - Lengnau - (Biel/Bienne); 10-/20-Minuten-Takt / Linienverlängerung nach Biel/Bienne nur in der Hauptverkehrszeit; 30-Minuten-Takt
- Linie 38: Grenchen Süd - Stierenberg - Unterer Grenchenberg; Takt abhängig von der Saison bzw. vom Wochentag.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2025-2026</i>	<i>CHF</i>	<i>724'300.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF</i>	<i>268'000.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>456'300.00</i>

Massnahme 9: Buskonzept Laufental - Dorneckberg

Das heutige Buskonzept kann ab Dezember 2025 nicht mehr weitergeführt werden. Die Gründe dafür liegen in den veränderten Bahnfahrplänen (Halbstundentakt Fernverkehr Biel/Bienne -

Laufen - Basel, veränderte Fahrlage der S-Bahn im Laufental und Viertelstundentakt S-Bahn Basel - Liestal, siehe Massnahmen 5 und 6). Die Fahrpläne an den Anschlusspunkten der Buslinien in Laufen, Zwingen, Grellingen, Dornach-Arlesheim und Liestal ändern sich entsprechend.

Im Jahr 2023 wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft ein angepasstes Buskonzept entwickelt. Folgende Linien und Linienführungen, die den Kanton Solothurn betreffen, sind neu vorgesehen:

- Linie 67: Dornach - Hochwald - Seewen SO
- Linie 73: Hochwald - Gempen - Nuglar - Büren SO
- Linie 77: Dornach - Gempen - Nuglar - St. Pantaleon - Liestal
- Linie 111: Laufen - Breitenbach - Nunningen - Seewen SO - Liestal
- Linie 112: Kleinlützel - Laufen - Breitenbach - (Nunningen)
- Linie 113: Kleinlützel - Laufen - Breitenbach - Erschwil - Beinwil SO
- Linie 114: Zwingen - Blauen - Dittingen - Laufen - Wahlen - Bärschwil
- Linie 115: Zwingen - Breitenbach - Erschwil
- Linie 116: Roggenburg - Kleinlützel - Huggerwald
- Linie 117: Grellingen - Himmelried - Nunningen
- Linie 130: Balsthal - Ramiswil - (Passwang - Laufen).

Die Fahrpläne im Konzept berücksichtigen die neuen Bahnanschlüsse, haben im Gegensatz zu heute ausreichend Fahrplanreserven um Verspätungen aufzufangen, nehmen Bezug auf langjährige Wünsche von Gemeinden zur besseren Vernetzung innerhalb der Region und bauen bei stark nachgefragten Linien das Angebot aus, damit die Beförderungskapazität auch künftig gewährleistet bleibt. Auf die schwach frequentierte heutige Linie 116 Seewen - Grellingen, die in Konkurrenz mit der Grunderschliessung durch die Linie 67 Dornach - Seewen steht, soll künftig verzichtet werden. Auf der Linie 117 Grellingen - Himmelried - Nunningen sollen die Kurse des Ortsbus Himmelried durch einen reinen Schülertransport ersetzt werden.

Der Fahrzeugbestand bleibt in der Hauptverkehrszeit unverändert, dadurch ist die Umsetzung des neuen Konzepts mit der heute eingesetzten Anzahl Busse möglich. In den Nebenverkehrszeiten werden auf den Linien mit heute sehr guter Nachfrage mehr Busse eingesetzt, womit die Effizienz der eingesetzten Betriebsmittel erhöht wird.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2026</i>	<i>CHF 1'114'100.00</i>
<i>./ Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF 412'200.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF 701'900.00</i>

Massnahme 10: Ortsbus Dornach

Der Ortsbus Dornach wird heute mit einem Fahrzeug effizient und kostengünstig betrieben und weist eine gute Kostendeckung auf. Die Zeit am Bahnhof Dornach-Arlesheim nach Ankunft der S-Bahn aus Basel reicht für eine Schlaufenfahrt durch das Siedlungsgebiet von Dornach, um nach Ankunft am Bahnhof wiederum die Anschlüsse auf die S-Bahn nach Basel zu gewährleisten.

Mit der Verschiebung der S-Bahn-Fahrlagen (siehe Massnahme 6) ist dies ab dem Fahrplan 2026 nicht mehr der Fall, da in der zur Verfügung stehenden Zeit die Schlaufenfahrt wie heute nicht mehr möglich ist. Tagsüber müssen daher zwei Fahrzeuge eingesetzt werden, damit sowohl Anschlüsse von der S-Bahn als auch auf die S-Bahn gewährleistet werden können.

Um die Kostensteigerung zu dämpfen, werden Synergien auf dem Abschnitt Arlesheim, Dorf - Dornach-Arlesheim, Bahnhof der heutigen Linie 56 genutzt. Abends nach 20:00 Uhr werden einzig noch Anschlüsse aus Basel gewährleistet.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2026</i>	<i>CHF</i>	<i>150'000.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF</i>	<i>55'500.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>94'500.00</i>

Massnahme 11: Anpassungen Buslinie 501 Egerkingen - Olten - Schönenwerd

Im Dezember 2018 wurde im Raum Olten / Gösgen / Gäu ein neues Buskonzept eingeführt. Dieses hat sich grundsätzlich bewährt, ebenso die ÖV-Drehscheibe in Schönenwerd, welche im Dezember 2023 eröffnet wurde. Die Fahrgastzahlen des Busunternehmens BOGG liegen inzwischen deutlich über dem Vor-Corona-Jahr 2019.

Probleme manifestieren sich auf der Buslinie 501 Egerkingen - Olten - Schönenwerd. Einerseits sind die halbstündlich verkehrenden Busse zwischen Wangen bei Olten und Olten in der Hauptverkehrszeit oftmals überfüllt. Andererseits ist die Fahrzeit zwischen Olten und Schönenwerd zu kurz bemessen und kann in der Hauptverkehrszeit in der Regel nicht eingehalten werden. In der Konsequenz sind in Schönenwerd Anschlüsse zur S-Bahn gefährdet. In der Gegenrichtung fahren die Busse verspätet in Richtung Egerkingen weiter, so dass die bereits sehr gut ausgelasteten Fahrzeuge noch zusätzliche Fahrgäste befördern müssen und weitere Verspätung erleiden.

Mit dem Einsatz von zwei zusätzlichen Bussen in der Hauptverkehrszeit

- können die Fahrzeiten zwischen Olten und Schönenwerd angepasst, die Fahrpläne stabilisiert und die Funktionsfähigkeit der ÖV-Drehscheibe gewährleistet werden.
- kann der Takt zwischen Wangen bei Olten und Olten verdichtet werden, so dass im Zusammenspiel der Linie 501 mit der Linie 505 (Oensingen - Neuendorf - Olten) zwischen Wangen bei Olten und Olten ein 10-Minuten-Takt erzielt und die erforderliche Kapazität erreicht wird.

Die Massnahme entspricht der Stossrichtung der Planung «All-Gäu - Entwicklungsperspektive 2040».

<i>Kosten der Massnahme brutto 2025-2026</i>	<i>CHF</i>	<i>280'500.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF</i>	<i>103'800.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>176'700.00</i>

Massnahme 12: Anpassungen Buslinie 127 Oensingen - Wolfwil - Boningen - (Olten)

Ende 2022 wurden die Buslinien von PostAuto im Gäu neu konzipiert. Während sich das Angebot der Linie 126 Oberbuchsiten - Egerkingen - Neuendorf - Wolfwil im Grundsatz bewährt hat, fällt die Erfolgskontrolle bei der Linie 127 Oensingen - Wolfwil - Boningen - Aarburg-Oftringen durchzogen aus. Die gestärkte Anbindung in Oensingen wird geschätzt und entsprechend genutzt, hingegen sind die Fahrgastzahlen am anderen Linienende zwischen Wolfwil und Aarburg deutlich zurückgegangen. Dies ist zu einem wesentlichen Teil auf die unbefriedigende Umstei-

gesituation am Bahnhof Aarburg-Oftringen zurückzuführen. Entgegen der ursprünglichen Planung der SBB blieben die Fahrpläne der S-Bahn unverändert, womit in Aarburg-Oftringen nur stündlich gute Anschlüsse von/nach Olten möglich sind. Bei der zweiten stündlichen Verbindung beträgt die Umsteigezeit 9 Minuten, was für den kurzen Abschnitt zwischen Olten und Aarburg-Oftringen (3,7 Kilometer) von den Fahrgästen nicht akzeptiert wird.

Zusammen mit den betroffenen Gemeinden hat der Kanton Solothurn mögliche Alternativen evaluiert. Die Verkehrsqualität auf der Strasse zwischen Aarburg und Olten ist für das Führen einer langen ÖV-Linie mit weiteren Anschlüssen nicht ausreichend.

Als einzig akzeptable Lösung erweist sich die Führung der Linie 127 von Boningen via Kappel nach Olten anstatt nach Aarburg-Oftringen. Mit dieser Massnahme wird sichergestellt, dass die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für Boningen, Fulenbach und Wolfwil wiederhergestellt wird.

Das Angebot wird ausserhalb der Hauptverkehrszeit auf einen Stundentakt reduziert, welcher neu auch zwischen Oensingen und Wolfwil in den Randzeiten gelten soll.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2025-2026</i>	<i>CHF</i>	<i>181'100.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF</i>	<i>67'000.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>114'100.00</i>

Massnahme 13: Anpassungen der Buslinie 126 an die veränderten Fahrpläne der S20

Mit der Führung der S20 zwischen Biel und Olten im exakten 30-Minuten-Takt (siehe Massnahme 3) ändern sich die Anschlussbedingungen verschiedener Buslinien. Während dies bei den meisten Buslinien erwünschte Auswirkungen hat, führt bei der Linie 126 Oberbuchsiten - Egerkingen - Neuendorf - Wolfwil die Verschiebung der Fahrlagen dazu, dass bei unverändertem Fahrzeugeinsatz die Busse nur noch bis Egerkingen fahren könnten. Um die Buserschliessung des Ortszentrums von Oberbuchsiten zumindest in der Hauptverkehrszeit weiterhin zu gewährleisten, ist ein zusätzliches Fahrzeug notwendig.

Diese Massnahme wird einzig nötig, wenn der exakte 30-Minutentakt auf der S20 eingeführt werden kann (siehe Massnahme 3). Sollte die Durchbindung der S20 nicht wie geplant im Jahr 2026 umgesetzt werden können, würde auf der PostAuto-Linie 126 das bisherige Angebot unverändert weitergeführt.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2026</i>	<i>CHF</i>	<i>126'000.00</i>
<i>./. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF</i>	<i>46'600.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF</i>	<i>79'400.00</i>

Massnahme 14: Verzicht auf Leistungen, welche die gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllen

Gemäss § 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BGS 732.1) müssen die vom Kanton bestellten Bus- und Bahnlinien einen minimalen Kostendeckungsgrad (KDG) von 10 % für die Grunderschliessung im regionalen Personenverkehr (RPV) resp. 20 % für alle übrigen Angebote aufweisen. Als Grunderschliessung gelten Buslinien, welche für mindestens eine Ortschaft mit mehr als 100 Einwohnerinnen und Einwohnern und mit einem Angebot von höchstens einem Stundentakt (maximal 18 Kurspaaren täglich, Angebot Montag - Freitag) die einzige oder die wichtigste Erschliessung darstellen. Der Kostendeckungsgrad in Prozent berechnet sich nach der Formel «Erlöse geteilt durch Vollkosten».

Folgende sechs Buslinien erfüllen derzeit die im ÖVG definierten Minimalvorgaben beim Kostendeckungsgrad nicht. Bei allen Linien beträgt die minimale Anforderung 20 %. Die Linien werden daher im Globalbudget 2025-2026 nicht mehr berücksichtigt und werden vom Kanton nicht mehr bestellt. Mit dieser Massnahme wird der Globalbudgetsaldo um rund 1,5 Mio. Franken pro Jahr entlastet. Grundlage für die Daten sind die Angebotsvereinbarungen 2024.

Transportunternehmen Liniennummer Linienbezeichnung			KDG	Abgeltung pro Jahr in CHF	Anteil Kanton (63 %) in CHF	Anteil Gemeinden (37 %) in CHF
BGU	40.031	Ortsbus Bettlach	19.8 %	234'009.00	147'426.00	86'583.00
BOGG	50.555	Hägendorf - Allerheiligenberg	13.8 %	315'357.00	198'675.00	116'682.00
BSU	40.017	Gerlafingen - Biberist - Derendingen - Luterbach	10.1 %	785'974.00	495'164.00	290'810.00
BOGG	50.517	Dulliken - Obergösgen - Lostorf	16.1 %	456'086.00	287'334.00	168'752.00
PAG	50.125	Ortsbus Oensingen	13.6 %	386'005.00	243'183.00	142'822.00
PAG	50.580 50.581	Ortsbus Däniken	17.6 %	195'381.00	123'090.00	72'291.00
Total				2'372'812.00	1'494'872.00	877'940.00

Tabelle 1: Linien mit ungenügendem Kostendeckungsgrad, Stand Angebotsvereinbarungen 2024

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

Die Linie wird im Rahmen des Buskonzepts Grenchen und Umgebung (siehe Massnahme 8) im Jahr 2026 in die Linie 25 Grenchen, Holzerhütte - Grenchen Süd, Bahnhof - Bettlach, Dorfplatz - Bettlach, Allmend integriert. Mit dem Verzicht auf die Linie 31 ab dem Jahr 2025 entfällt für die betroffenen Haltestellen nördlich des Dorfplatzes in Bettlach das Angebot für ein Jahr, bis im Jahr 2026 die Haltestellen durch die neu konzipierte Linie 25 wieder bedient werden.

BOGG Linie 555 Hägendorf - Allerheiligenberg

Die Linie 555 dient prioritär der Erschliessung der Hanglagen von Hägendorf. Einzelne Kurse verkehren bis Allerheiligenberg und haben damit eine Bedeutung für den Freizeitverkehr. Der Kanton Solothurn hat im Dezember 2022 auf dem Allerheiligenberg eine Asylunterkunft eröffnet, wodurch die Anzahl Fahrgäste zugenommen hat. Im Jahr 2023 wurden pro Fahrt im Durchschnitt 6,6 Fahrgäste gezählt. Ein Kostendeckungsgrad von 20 % kann gemäss Angebotsvereinbarung 2024 aber trotzdem nicht erreicht werden.

BSU Linie 17 Gerlafingen - Biberist - Derendingen - Luterbach

BOGG Linie 517 Dulliken - Obergösgen - Lostorf

Bei den Linien 17 Gerlafingen - Biberist - Derendingen - Luterbach und 517 Dulliken - Obergösgen - Lostorf handelt es sich um die beiden einzigen reinen Tangentiallinien im Kanton Solothurn. Als Tangenten konzipierte Linien des öffentlichen Verkehrs haben meist eine schwächere Nachfrage, da sie nicht auf ein Zentrum ausgerichtet sind. Gleichwohl erfüllen sie grundsätzlich eine wichtige Funktion im Netz, da die entsprechende Relation mit dem öffentlichen Verkehr sonst nur mit einem grossen Umweg erreichbar wäre. Auch entlasten sie Linien und Infrastrukturen im Zentrum.

Die Linie 17 des BSU wurde im Jahr 2021 eingeführt. Die Linie sichert zusammen mit der Linie 10 Solothurn - Attisholz die Buserschliessung für das Entwicklungsgebiet Attisholz und stellt eine direkte Verbindung zwischen den drei Agglomerationsgemeinden Luterbach, Derendingen und Gerlafingen her. Das Angebot ist auf Montag bis Freitag beschränkt. Es wird ein Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit angeboten, in der Nebenverkehrszeit gilt ein Stundentakt. Mit einer Nachfrage von 4,4 Personen pro Kurs konnten die Erwartungen an die Nachfrage bisher nicht erfüllt werden. Auch bei einer kostengünstigeren Produktion der Linie mit einem Kleinbus sowie einer Beschränkung der Betriebszeiten auf die Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend würde der Kostendeckungsgrad weiterhin deutlich unter der Schwelle von 20 % verbleiben.

Die Linie 517 des BOGG existiert seit dem Jahr 2010 und wird in der Regel mit einem Kleinbus betrieben. Das Angebot ist auf Montag bis Freitag beschränkt, das Samstagsangebot wurde im Jahr 2018 eingestellt. Anträgen seitens der Gemeinden nach einer Ausdehnung des Angebots und der Wiedereinführung des Samstagsangebots hat der Kanton nicht stattgegeben. Im Jahr 2023 wies jede Fahrt der Linie 517 im Durchschnitt 6,5 Einsteigerinnen und Einsteiger auf. Das Fahrgastpotenzial hat sich in den letzten Monaten aufgrund einer besseren Koordination mit den Schulzeiten in Lostorf für die Schülerinnen und Schüler aus Mahren und der Einführung des Halbstundentaktes der S-Bahn in Dulliken erhöht. Gleichwohl dürfte die Linie die Grenze von 20 % beim Kostendeckungsgrad auch zukünftig kaum erreichen.

Als Alternativkonzept und Ersatz für die BOGG Linie 517 wurde eine Verlängerung der BOGG Linie 509 Olten - Starrkirch-Wil - Dulliken bis zur Kreisschule Lostorf geprüft. Dazu müsste bei der Linie 509 allerdings ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, was zu erheblichen Mehrkosten führen würde und deutlich teurer wäre als ein isolierter Betrieb der Linie 517. Diese Alternative wurde deshalb verworfen, womit die Linie 517 ersatzlos gestrichen wird.

PostAuto Linie 125 Ortsbus Oensingen

PostAuto Linie 580/581 Ortsbus Däniken

Die beiden Ortsbuslinien 125 (Oensingen) und 580/581 (Däniken) werden mit Kleinbussen betrieben. Kleinbuslinien haben generell mit folgenden Schwierigkeiten zu kämpfen:

- **Kostenstruktur:** Bei Busbetrieben machen die Kosten für das Fahrdienstpersonal rund 50 % der Gesamtkosten aus, unabhängig davon, ob es sich um einen Kleinbus oder einen Gelenkbus handelt. Bei Kleinbuslinien kann aufgrund des Strassenraumes oftmals kein grösseres Fahrzeug eingesetzt werden. Würde die Nachfrage in der Hauptverkehrszeit stark zunehmen, müsste ein zweiter Kleinbus eingesetzt werden, was zu einem massiven Kostensprung führen würde.
- **Verkehrserlöse:** Aufgrund der kleinen Gefässgrösse können viel weniger Passagiere transportiert werden als bei einem Standardbus, womit die Ertragsbasis gegen oben limitiert ist. In der Regel werden die Verkehrserlöse von den Transportunternehmen aufgrund der Anzahl Fahrgäste sowie der Verkehrsleistung (sogenannte Personenkilometer) auf die einzelnen Linien aufgeteilt. Da bei einem Ortsbus die durchschnittliche Fahrdistanz naturgemäss klein ist, sind auch hier die Perspektiven limitiert, höhere Erträge zu erzielen.

Aus diesen Gründen kann es auch bei guter Auslastung für eine Kleinbuslinie schwierig sein, einen Kostendeckungsgrad von 20 % zu erreichen. Aus dieser Erkenntnis heraus hat beispielsweise der Kanton Bern die Minimalanforderung beim Kostendeckungsgrad für Kleinbuslinien von 20 % auf 15 % gesenkt. Für den Kanton Solothurn war ein Sonder-Kostendeckungsgrad für Kleinbuslinien bei der Revision des öV-Gesetzes aber keine Option. Bei der Gesetzesrevision hat

sich der Kanton Solothurn am Bundesrecht orientiert, welches nur die beiden Kostendeckungsgrade 10 % für das Grundangebot und 20 % für alle übrigen Angebote vorsieht.

Der Ortsbus Oensingen wurde im Dezember 2013 durch die Gemeinde Oensingen in Betrieb genommen. Im Jahr 2018 erfolgte die Übernahme ins Grundangebot, da seinerzeit ein Kostendeckungsgrad von 20 % erreicht wurde. Nach der Übernahme ins Grundangebot sank der Kostendeckungsgrad rapid, weil die Gemeinde Oensingen ab diesem Zeitpunkt darauf verzichtete, den Schülerinnen und Schülern ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr abzugeben. Die Schulkinder nutzten den Ortsbus daraufhin kaum mehr, was eine entsprechende Auswirkung auf den Kostendeckungsgrad hatte. Das Fahrplanangebot ist auf Montag bis Freitag beschränkt. Im Dezember 2022 ist eine Anpassung der Linienstruktur erfolgt. Die Frequenzerhebung aus dem Jahr 2023 zeigt, dass die Nachfrage wie beabsichtigt gesteigert werden konnte und gegenwärtig pro Kurs 7,2 Personen den Ortsbus nutzen. Der vorgegebene Kostendeckungsgrad von 20 % kann aber trotzdem nicht erreicht werden.

Der Ortsbus Däniken existiert seit Dezember 2009. Das Fahrplanangebot ist auf Montag bis Freitag sowie auf die Betriebszeiten 6:00 bis 9:00 Uhr und 15:00 bis 19:30 Uhr beschränkt. Das Angebot über den Mittag wurde im Dezember 2021 eingestellt. Es werden zwei Schlaufen im Halbstundentakt gefahren: Allmend/Dorf und Industrie. Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in Däniken hat seit der Einführung des integralen Halbstundentakts auf der S-Bahn im Jahr 2021 zugenommen. Die Nachfrage bei der Schlaufe Allmend ist mit durchschnittlich 5,2 Fahrgästen pro Kurs für eine Kleinbuslinie ansprechend. Gleichwohl wird der geforderte Kostendeckungsgrad von 20 % verfehlt.

<i>Kosten der Massnahme brutto 2025-2026</i>	<i>CHF -4'745'600.00</i>
<i>.I. Anteil Gemeinden</i>	<i>CHF -1'755'900.00</i>
<i>Anteil Kanton netto (Globalbudgetsaldo)</i>	<i>CHF -2'989'700.00</i>

3.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

3.5.1 Bundesbeiträge

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

Die effektive Kantonsquote für die einzelnen Kantone ist vom Voranschlag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) abhängig. Der Voranschlag wird jeweils in der Dezembersession für das kommende Jahr von den eidgenössischen Räten festgelegt resp. verabschiedet. Anschliessend wird die effektive Kantonsquote vom BAV für die einzelnen Kantone festgelegt. Kommuniziert wird die effektive Kantonsquote jeweils erst im bereits laufenden Fahrplanjahr. Dies hat zur Folge, dass die Kantone angebotsseitig keinerlei Spielraum für Angebotsanpassungen mehr haben, um die Höhe der zu übernehmenden Bundesanteile zu beeinflussen.

Die Praxis des Bundes, einen Teil seiner Verpflichtungen auf die Kantone abzuwälzen, stösst bei den Kantonen immer wieder auf Kritik. Der regionale Personenverkehr ist gemäss der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Der Bund, vertreten durch das BAV, ist entsprechend jeweils auch massgeblich am Bestellprozess beteiligt; bei den beiden nationalen Transportunternehmen PostAuto und SBB hat er sogar die Federführung inne. Der Bund hat somit einen grossen Ein-

fluss auf die Abgeltungsbeträge an die Transportunternehmen. Folglich darf auch erwartet werden, dass er seinen finanziellen Verpflichtungen vollumfänglich nachkommt und nicht versucht, diese teilweise auf die Kantone abzuwälzen.

Erfreulicherweise ist der Bund seinen Verpflichtungen in den letzten Jahren trotz anderslautenden Ankündigungen immer nachgekommen. Die letzte Kantonsquotenüberschreitung gegenüber dem Kanton Solothurn in der Höhe von rund Fr. 400'000.00 wurde im Jahr 2014 geltend gemacht.

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

Ab der Globalbudgetperiode 2025-2026 wird die vermutete Kantonsquotenüberschreitung deshalb nicht mehr in den Globalbudgetsaldo eingerechnet. Sollte tatsächlich eine Kantonsquotenüberschreitung fällig werden und sollte es nicht möglich sein, diese mit dem bewilligten Verpflichtungskredit zu decken, so wird der entsprechende Betrag mittels eines Nachtrags- oder Zusatzkredites dem Parlament zur Genehmigung beantragt.

3.5.2 Verhältnis der Massnahmen zum Globalbudget

Die angegebenen Beiträge der Massnahmen zum Globalbudgetsaldo beruhen auf dem aktuellen Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage. Bei einzelnen Massnahmen können sich daher abweichende Kosten ergeben. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der Globalbudgetsaldo eingehalten werden kann. Sollten in kleinerem Umfang weitere Anpassungen des Angebots nötig werden, welche zum Zeitpunkt der Erstellung der Globalbudgetvorlage noch nicht absehbar waren, hat der Regierungsrat die Möglichkeit, diese Anpassungen unter der Voraussetzung der Einhaltung des Verpflichtungskredits zu genehmigen.

3.6 Saldovorgabe und Verpflichtungskredit

3.6.1 Saldovorgabe

Globalbudgetsaldo	TCHF	RE 23	VA 24	Vergangene GB-Periode	Plan 25	Plan 26	Aktuelle GB-Periode
Aufwand	TCHF	56'851	62'251	119'102	59'156	62'585	121'741
Ertrag	TCHF	-19'832	-21'733	-41'565	-20'510	-21'775	-42'285
Globalbudgetsaldo	TCHF	37'019	40'518	77'537	38'646	40'810	79'456
Saldo der internen Verrechnungen	TCHF	70	120	190	125	126	251
Produktgruppenergebnis Total	TCHF	RE 23	VA 24	Vergangene GB-Periode	Plan 25	Plan 26	Aktuelle GB-Periode
Kosten	TCHF	56'921	62'371	119'292	59'281	62'711	121'992
Erlös	TCHF	-19'832	-21'733	-41'565	-20'510	-21'775	-42'285
Saldo	TCHF	37'089	40'638	77'727	38'771	40'936	79'707
1 Öffentlicher Verkehr	TCHF	RE 23	VA 24	Vergangene GB-Periode	Plan 25	Plan 26	Aktuelle GB-Periode
Kosten	TCHF	56'921	62'371	119'292	59'281	62'711	121'992
Erlös	TCHF	-19'832	-21'733	-41'565	-20'510	-21'775	-42'285
Saldo	TCHF	37'089	40'638	77'727	38'771	40'936	79'707

3.6.2 Verpflichtungskredit

in CHF		2025	2026	Total
Globalbudget	Verpflichtungskredit	38'646'000	40'810'000	79'456'000
	Zusatzkredit	-	-	-
	Total	38'646'000	40'810'000	79'456'000

3.7 Personal

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

Anzahl Pensen / Stellenprozent (Stand per 31. Dezember)	RE 23	VA 24	Vergangene GB-Periode	Plan 25	Plan 26	Aktuelle GB-Periode
Pensen Mitarbeitende	4.5	4.6	9.1	4.6	4.6	9.2
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 Leistungen der Produktgruppe «Öffentlicher Verkehr» sind im Globalbudget 2025-2026 im Grundsatz identisch mit denjenigen der Vergleichsperiode Jahresrechnung 2023 / Voranschlag 2024. Der Angebots- und Leistungsauftrag wird um die unter Ziffer 3.4 beschriebenen Massnahmen angepasst.

3.8.2 Laufende Globalbudgetperiode

Verpflichtungskredit GB-Periode 2024		in Mio. CHF	
Genehmigter Verpflichtungskredit gemäss SGB Nr. 103/2023		40.5	
+2,0 % Lohnerhöhung infolge Teuerungsausgleich per 1. Januar 2024 gemäss RRB Nr. 2023/2016 vom 5. Dezember 2023		+0.01	
Bereinigter Verpflichtungskredit		40.5	
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (VA 24)		40.5	
Zu begründende Differenz		0.0	
Begründung		Detail	Total
Total Personalaufwand			0.0
-		0.0	
Total Sachaufwand			0.0
-		0.0	
Total Erträge			0.0
-		0.0	
Total			0.0

3.8.3 Neue Globalbudgetperiode

Gegenüberstellung der Vergleichsperiode und der zukünftigen GB-Periode		in Mio. CHF	
Voraussichtliches Ergebnis der Vergleichsperiode (RE23 + VA24)		77.5	
Beantragter Verpflichtungskredit 2025-2026		79.4	
Zu begründende Differenz		+1.9	
<hr/>			
Begründung		Detail	Total
Total Personalaufwand			+0.1
-	Folgekosten Teuerungsausgleich 2023 und 2024	+0.1	
Total Sachaufwand			+2.5
-	Massnahme 1: Kapazitätserhöhung S23/S26 und Linienanpassung	+0.3	
-	Massnahme 2: Kapazitätserhöhung S20	+0.3	
-	Massnahme 3: Durchbindung S20 in Solothurn	-0.2	
-	Massnahme 4: Solothurn-Moutier-Bahn Wiedereröffnung Weissenstein	+0.6	
-	Massnahme 5: Halbstundentakt Fernverkehr Biel/Bienne - Basel	-0.0	
-	Massnahme 6: Anpassungen S3 im Laufental	+0.2	
-	Massnahme 7: Nacht-S-Bahnen Zürich - Olten und Luzern - Olten	+0.0	
-	Massnahme 8: Buskonzept Grenchen	+0.7	
-	Massnahme 9: Buskonzept Laufental - Dorneckberg	+1.1	
-	Massnahme 10: Ortsbus Dornach	+0.2	
-	Massnahme 11: Anpassungen Buslinie 501 Egerkingen - Schönenwerd	+0.3	
-	Massnahme 12: Anpassungen Buslinie 127 Oensingen - Wolfwil - Olten	+0.2	
-	Massnahme 13: Anpassungen der Buslinie 126 an Fahrpläne der S20	+0.1	
-	Massnahme 14: Verzicht auf Linien mit ungenügendem KDG	-4.7	
-	neue / zusätzliche sogenannte Überangebote	+1.5	
-	Folgekosten Angebotsanpassungen und -optimierungen Vorperioden	+1.4	
-	Mehrabgeltungen Tarifverbunde aufgrund gestiegener Abo-Verkäufe	+0.5	
-	Allgemeine Kostensteigerung (Personal- und Sachteuerung) 2025-2026	+2.8	
-	Mehrerlöse bei den Transportunternehmen 2025-2026	-2.1	
-	Wegfall Budgetierung Kantonsquotenüberschreitung	-1.2	
-	Zunahme Schülertransportkosten	+0.5	
Total Erträge			-0.7
-	Mehrerlöse Gemeindebeiträge (Zunahme gegenüber RE23 + VA24)	-0.7	
Total			+1.9

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

4. Finanzgrössen ausserhalb des Globalbudgets und Investitionen

	TCHF	RE 22	RE 23	VA 24	Plan 25	Plan 26
Finanzgrössen ausserhalb Globalbudget						
Abschreibungen Investitionsbeiträge ÖV	TCHF	0	0	0	0	0
BIF-Beiträge netto	TCHF	8'328	8'520	8'707	9'291	9'539
Investitionen						
Nettoinvestitionen Öffentlicher Verkehr	TCHF	-844	-685	-545	-423	-410

5. Rechtliches

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

6. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates

Peter Hodel
Landammann

Andreas Eng
Staatschreiber

7. **Beschlussesentwurf**

Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2025 bis 2026

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 6. Mai 2024 (RRB Nr. 2024/696), beschliesst:

1. Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» werden für die Jahre 2025 bis 2026 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 2025 bis 2026 ein Verpflichtungskredit von 79'456'000 Franken beschlossen.
3. Eine allfällige Übernahme von Bundesanteilen (sogenannte Kantonsquotenüberschreitung) wird mittels Zusatz- resp. Nachtragskredit zur Genehmigung beantragt.
4. Der Verpflichtungskredit für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» wird bei einer vom Regierungsrat beschlossenen Lohnanpassung gemäss § 17 des Gesamtarbeitsvertrages vom 25. Oktober 2004³⁾ angepasst.
5. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement
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.