

Globalbudget "Öffentlicher Verkehr" (Erfolgsrechnung); Produktegruppenziele und Verpflichtungskredit für die Jahre 2012 bis 2013

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 5. April 2011, RRB Nr. 2011/746

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung.....	3
1. Einleitende Bemerkungen	5
2. Bezug zu den Planungsgrundlagen des Regierungsrates	5
3. Leistungserbringer	5
4. Leistungsauftrag und Saldovorgabe.....	6
4.1 Leistungsauftrag	6
4.1.1 Angebot im öffentlichen Verkehr.....	6
4.1.1.1 Grundangebot und Folgekosten der Investitionen	6
4.1.1.2 Neue Angebote	8
4.1.2 Tarifverbunde	9
4.1.3 Schülertransporte	10
4.2 Produktgruppen	11
4.3 Saldovorgabe (Verpflichtungskredit)	12
4.4 Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur vergangenen Globalbudgetperiode	12
5. Finanzströme und Investitionen ausserhalb Globalbudget	13
6. Rechtliches	13
7. Antrag	13
8. Beschlussesentwurf	15

Beilage

Anhang: Massnahmen des Angebots- und Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2012 – 2013

Kurzfassung

Das vorliegende Globalbudget umfasst den Bereich „Öffentlicher Verkehr“ des Amts für Verkehr und Tiefbau (AVT).

Das Globalbudget bezieht sich auf die Fahrplanperiode 2012 – 2013. Da grössere Änderungen im öffentlichen Verkehr in der Regel mit dem Fahrplanwechsel alle zwei Jahre erfolgen und auch der Bund eine zweijährige Bestellperiode beabsichtigt, umfasst das Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ ebenfalls einen Zeitraum von zwei Jahren.

Der in den vergangenen Globalbudgets (SGB 107/2009 und SGB 080/2007) eingeschlagene Weg der gezielten Förderung des öffentlichen Verkehrs hat sich bewährt und soll weiter verfolgt werden. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel hat stark zugenommen, dies insbesondere in den Räumen Grenchen, Solothurn und Olten Gösigen Gäu, wo das Angebot im Rahmen der Busoptimierungen wesentlich verbessert und auf ein den Anforderungen des Agglomerationsverkehrs entsprechendes Niveau angehoben worden ist.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs einschliesslich der Schülertransporte wurde vom Kanton Solothurn in der vergangenen Fahrplanperiode mit einem Globalbudgetsaldo von insgesamt 73.8 Mio. Franken (36.9 Mio. Franken pro Jahr) unterstützt. Für die Jahre 2012 – 2013 beträgt der Globalbudgetsaldo insgesamt 75.6 Mio. Franken oder 37.8 Mio. Franken pro Jahr. Der Leistungsumfang umfasst dabei Abgeltungen und Beiträge an Tarifverbünde in der Höhe von 106.62 Mio. Franken für die Jahre 2011 und 2012 zusammen. Für das Globalbudget 2010 – 2011 standen hierfür 102.23 Mio. Franken zur Verfügung. Hinzu kommen die Beiträge für die Schülertransporte für 2012 und 2013 in der Höhe von 4.9 Mio. Franken (2010 – 2011: 4.5 Mio. Franken). Die beantragten Mittel kompensieren zudem die Folgen des Konsolidierungsprogramms für den Bundeshaushalt 2011 – 2013 in der Höhe von brutto 0.5 Mio. Franken pro Jahr.

a) Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ (Erfolgsrechnung)

1. Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr
 - 1.1. Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs
 - 1.2. Umsetzung der Schülertransportverordnung
 - 1.3. Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel

b) Verpflichtungskredit 2012 – 2013

Fr. 75'566'000.00

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf zum Globalbudget "Öffentlicher Verkehr".

1. Einleitende Bemerkungen

Das vorliegende Globalbudget umfasst den Bereich „Öffentlicher Verkehr“ des Amts für Verkehr und Tiefbau (AVT).

Gegenstand der Vorlage ist die Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Abgeltungen des Kantons an die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, an die Tarifverbünde und für die Subventionierung der Schülertransporte. Der Leistungsauftrag zeigt auf, mit welchen Massnahmen und Leistungen die Produktgruppenziele „Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs“, „Umsetzung der Schülertransportverordnung“ und „Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel“ erreicht werden sollen. Neue und optimierte Angebote haben dabei zum Ziel, den öffentlichen Verkehr zu verbessern.

Das vorliegende Globalbudget bezieht sich auf die Fahrplanperiode 2012 – 2013. Da grössere Änderungen im öffentlichen Verkehr in der Regel mit dem Fahrplanwechsel alle zwei Jahre erfolgen und auch der Bund eine zweijährige Bestellperiode beabsichtigt, umfasst das Globalbudget „Öffentlicher Verkehr“ ebenfalls einen Zeitraum von zwei Jahren.

Die Schülertransporte werden bis zum Schuljahr 2010/2011 nach dem bisherigen Verfahren subventioniert. Ab dem Schuljahr 2011/12 werden mit den Schulträgern Schülertransportkonzepte erarbeitet, welche die Grundlage für die Subventionierung darstellen. Neu übernimmt der Kanton Solothurn dabei die Subventionierung der vollen Schulweg-Transportkosten für diejenigen Schüler, deren Schulweg weit, beschwerlich oder gefährlich ist.

2. Bezug zu den Planungsgrundlagen des Regierungsrates

Legislaturplan 2011 – 2014		Produktgruppe 1
C.1.5.1	Wirtschaftliches Wachstum fördern	X
C.1.6.1	Anteil öffentlicher Verkehr am Gesamtverkehr erhöhen	X
C.2.1.2	Agglomerationen entwickeln	X
C.3.1.3	Behindertengleichstellungsgesetz umsetzen	X
IAFP 2011 – 2014		
1180	Agglomerationsprogramme Solothurn und Olten	X
1510	Busoptimierung Olten und Grenchen	X

3. Leistungserbringer

Produktgruppe	Leistungserbringende Dienststelle
1. Öffentlicher Verkehr	Amt für Verkehr und Tiefbau

4. Leistungsauftrag und Saldovorgabe

4.1 Leistungsauftrag

4.1.1 Angebot im öffentlichen Verkehr

Der in den vergangenen Programmen (SGB 107/2009 und SGB 080/2007) eingeschlagene Weg der gezielten Förderung des öffentlichen Verkehrs hat sich bewährt. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel hat insbesondere in den Räumen **Grenchen, Solothurn und Olten Gösgen Gäu**, wo das Angebot im Rahmen der Busoptimierungen wesentlich verbessert und auf ein den Anforderungen des Agglomerationsverkehrs entsprechendes Niveau angehoben worden ist, stark zugenommen.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs einschliesslich der Schülertransporte wurde vom Kanton Solothurn in der vergangenen Fahrplanperiode mit einem Globalbudgetsaldo von insgesamt 73.8 Mio. Franken (36.9 Mio. Franken pro Jahr) unterstützt. Für die Jahre 2012 – 2013 beträgt der Globalbudgetsaldo insgesamt 75.6 Mio. Franken oder 37.8 Mio. Franken pro Jahr. Der Leistungsumfang umfasst dabei Abgeltungen und Beiträge an Tarifverbunde in der Höhe von 106.62 Mio. Franken für die Jahre 2011 und 2012 zusammen. Für das Globalbudget 2010 – 2011 standen hierfür 102.23 Mio. Franken zur Verfügung. Hinzu kommen die Beiträge für die Schülertransporte für 2012 und 2013 in der Höhe von 4.9 Mio. Franken (2010 – 2011: 4.5 Mio. Franken).

Der Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs 2012 bis 2013 umfasst die im Rahmen des Globalbudgets öffentlicher Verkehr abzugeltenden Beiträge an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs, die Beiträge an die Tarifverbunde und die Finanzierung der Schülertransporte.

Trotz des Konsolidierungsprogramms für den Bundeshaushalt 2011 – 2013 soll das bestehende Leistungsangebot des öffentlichen Verkehrs in gleichem Umfang gewährleistet werden, in dem der Kanton die Kosten in der Höhe von brutto 0.5 Mio. Franken pro Jahr ausgleicht.

Der Anhang zeigt die im Angebots- und Leistungsauftrag enthaltenen Massnahmen im Einzelnen.

4.1.1.1 Grundangebot und Folgekosten der Investitionen

Unter Berücksichtigung der Folgekosten der Investitionen entstehen für das Grundangebot Kosten in der Höhe von 47.26 Mio. Franken im Jahr 2012 und 49.08 Mio. Franken im Jahr 2013.

Mit der Inbetriebnahme der in den Agglomerationsprogrammen Biel und Solothurn enthaltenen zusätzlichen Haltestellen Solothurn Brühl Ost und Biel Bözingenfeld verringert sich die Fahrplantrassen-Kapazität der **Jurasüdfusslinie**. Um insbesondere die Fahrplantrassen des Fernverkehrs und Güterverkehrs sicherzustellen und die Anschlüsse der Regionalzüge in Olten und Biel zu erhalten, muss im Regionalverkehr Rollmaterial mit verbesserten Beschleunigungseigenschaften eingesetzt werden. In einem ersten Schritt werden ab 2012 modernisierte Fahrzeuge des Typs „Domino“ eingesetzt. Der Einsatz der modernen "Flirt"-Züge erfolgt auf dieser Linie ab 2013.

Auch auf der **Regio-S-Bahn Basel** sind die Folgekosten (Abschreibung und Verzinsung) der Fahrzeugbeschaffung zusätzlicher Flirt-Züge im Programm enthalten. Mit den dreiteiligen Kompositionen soll die Kapazität auf der Strecke Olten – Basel – Laufen erhöht werden. Dies

ist ein erster Schritt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Laufental, wie sie im Auftrag „Metro Schwarzbubenland“ (A071/2010) gefordert sind. Für diese Fahrzeuge müssen die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn den Bundesanteil übernehmen, da der Bund eine Mitfinanzierung der Folgekosten für Fahrzeuge, welche der Kapazitätserweiterung dienen, abgelehnt hat. Zudem werden auf den **S-Bahn-Linien** im Niederamt (Langenthal – Olten – Aarau – Brugg) Domino-Züge und auf dem **RegioExpress Olten – Luzern** Flirt-Züge eingesetzt.

Aufgrund der Folgekosten des neuen und revidierten Rollmaterials der SBB auf den Achsen Olten – Biel, der Regio-S-Bahn Basel, den S-Bahnen im Niederamt und des RegioExpress Luzern entstehen zusätzliche Abgeltungen in der Höhe von jährlich 1.0 Mio. Franken im Jahr 2012 und weiteren 0.2 Mio. Franken im Jahr 2013.

Berücksichtigt sind Abgeltungen in der Höhe von 0.2 Mio. Franken, welche sich aus den Folgekosten der Beschaffung des neuen Rollmaterials des RBS Regionalverkehr Bern – Solothurn und der ASm Aare Seeland mobil ergeben.

Verschiedene **Buslinien im Laufental** haben mit dem heutigen Angebot die Kapazitätsgrenze erreicht. Auf den stark belasteten Linien ist der Einsatz von Gelenkbussen vorgesehen, um die Kapazität zu erweitern. Dies führt zu einer Erhöhung der Abgeltung von 0.15 Mio. Franken.

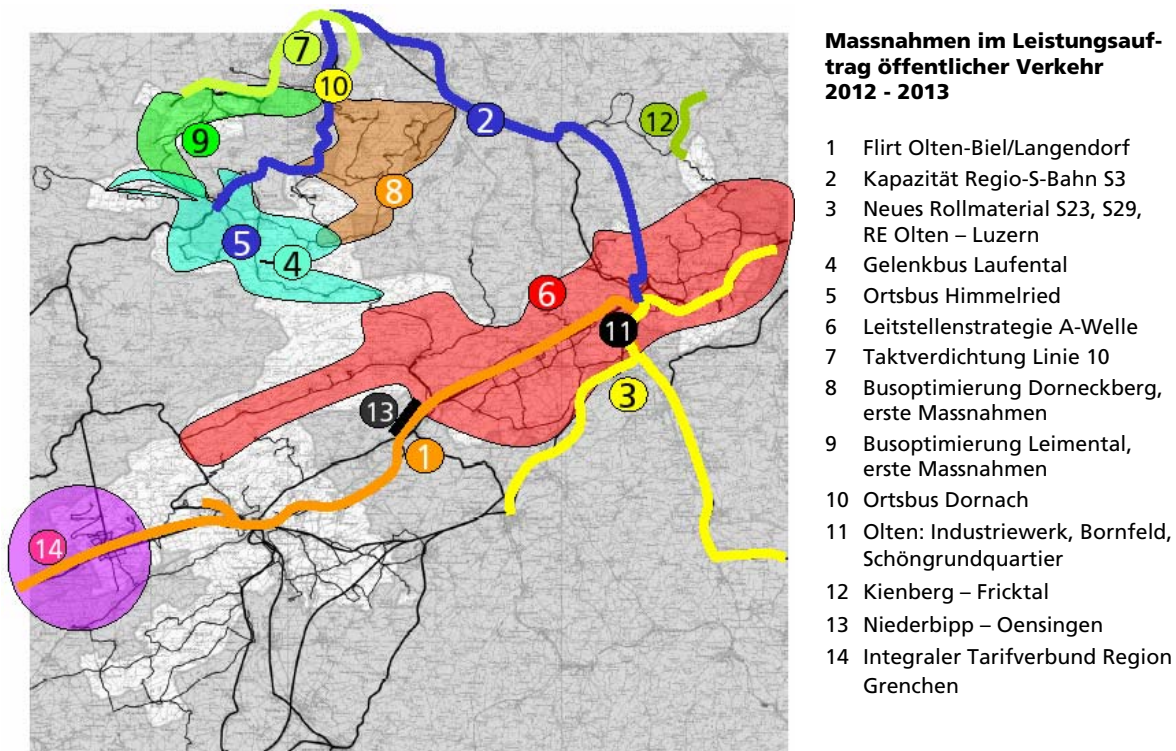
Der Leistungsauftrag umfasst ebenfalls die **Aufnahme des Versuchsbetriebs Ortsbus Himmelried ins Grundangebot**, sofern bis Sommer 2011 die dafür erforderlichen Kennzahlen erreicht werden.

In der Nordwestschweiz konnte in den vergangenen Jahren eine gemeinsame **Leitstelle** der Betreiber BLT und PostAuto mit einem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem (RBL) für die Buslinien eingeführt werden. Das RBL erlaubt auch im Regionalverkehr eine bessere Fahrgastinformation, insbesondere über die Abfahrt der nächsten Busse, Anschlusssicherung (Bahn – Bus sowie Bus – Bus) und eine Information über die Anschlüsse am nächsten Knoten, jeweils auch zwischen verschiedenen am Ort tätigen Transportunternehmungen. Die Anschlusssicherung und die Fahrgastinformationen in den Fahrzeugen und an den wichtigen Haltestellen werden von den Kunden des öffentlichen Verkehrs sehr geschätzt.

Im Raum Olten Gösgen Gäu besteht ebenfalls dringender Handlungsbedarf zur Einführung eines RBL. Im Hinblick auf die Umsetzung des RBL sind beim Umbau des Bahnhofs Olten Investitionen in nicht zukunftsgerichtete Informationssysteme unterblieben. Derzeit wird gemeinsam mit dem Kanton Aargau und den Transportunternehmungen der A-Welle eine Leitstellen- und Kundeninformationsstrategie erarbeitet. Im Leistungsauftrag ist die Implementierung dieses Systems für den Raum Olten Gösgen Gäu im Jahr 2013 enthalten. Dafür entstehen zusätzliche Abgeltungen in der Höhe von jährlich 0.25 Mio. Franken.

4.1.1.2 Neue Angebote

Die folgende Grafik zeigt die neuen Angebote im Überblick:



Für die neuen Angebote entstehen Abgeltungen von 1.11 Mio. Franken im Jahr 2012 und 1.66 Mio. Franken im Jahr 2013.

Die **BLT-Linie 10 Dornach – Basel – Rodersdorf** verkehrt heute als einzige Tramlinie in der Agglomeration Basel auf dem Kernabschnitt Dornach – Ettingen im 10-Minuten-Takt, während im übrigen Tramnetz eine Taktfolge von 7,5-Minuten üblich ist. Insbesondere im Agglomerationsgürtel bestehen Kapazitätsengpässe, welche 2012 mit der Verdichtung zum 7,5-Minuten-Takt beseitigt werden. Die BLT hat mit Unterstützung der Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn hierfür neue Trams „Tango“ bestellt und die Depotkapazitäten entsprechend ausgebaut.

In den Spitzenzeiten war vorgesehen, den 7,5-Minuten-Takt über Ettingen hinaus bis Flüh weiterzuführen. Hierfür war die Realisierung eines partiellen Doppelspurausbaus zwischen Ettingen und Flüh geplant. Aufgrund fehlender Finanzen hat der Bund die Mitfinanzierung dieses Doppelspurausbaus zeitlich verschoben. Damit kann – mit Ausnahme von zwei eingeschobenen Kursen am Morgen – der Abschnitt Ettingen – Flüh ab 2012 nur im Viertelstundentakt bedient werden.

Auf dem Abschnitt Flüh – Rodersdorf wird das Angebot auf dem heutigen Niveau weitergeführt und verstetigt (regelmässige Abfahrten). Für das verdichtete Angebot der Linie 10 entstehen zusätzliche Abgeltungen in der Höhe von jährlich 0.45 Mio. Franken.

Am **Dorneckberg** wird 2012 eine erste Etappe der Busoptimierung umgesetzt, in der insbesondere in den Randzeiten die Bedienung von Nuglar-St. Pantaleon und Seewen verbessert wird. Die Busoptimierung im **Leimental** kann erst zum Fahrplan 2014 im Anschluss an die Fahrplanperiode 2012 - 2013 umgesetzt werden, da der Kanton Basel-Landschaft die entstehenden Mehrkosten erst in den folgenden Jahren berücksichtigen kann. Als erster Schritt sind 2012 Optimierungen vor allem auf der Linie 68 Flüh – Aesch geplant. Beim **Ortsbus**

Dornach ist eine Verdichtung in den abendlichen Randzeiten vorgesehen. Für die erste Etappe der Busoptimierung am Dorneckberg, im Leimental und beim Ortsbus Dornach entstehen ab 2012 zusätzliche Abgeltungen von jährlich 0.24 Mio. Franken.

Im Raum **Olten Gösgen Gäu**, wo die Optimierung des Busangebots gerade abgeschlossen wurde, wird das bestehende, bewährte Angebot auf dem bisherigen Niveau mit nur kleinen Anpassungen weitergeführt. In Olten wird das "Industriewerk" auf der bestehenden Linie besser erschlossen. Hierfür entstehen Abgeltungen in der Höhe von jährlich 0.18 Mio. Franken.

Dort, wo der Bezug neuer Siedlungsgebiete einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr erfordert, wird das Angebot entsprechend den Bedürfnissen ausgedehnt. Dies betrifft im Zeitraum des Leistungsauftrags 2012 – 2013 **Olten-Bornfeld**, später auch Olten SüdWest und Solothurn. Die Bedienung des Siedlungsgebiets Bornfeld und später von Olten SüdWest erfolgt als Versuchsbetrieb (Anteil Stadt Olten 80 %). Auch die Erschliessung des Schöngrundquartiers in Olten ist als Versuchsbetrieb enthalten. Hierfür entstehen ab 2012 (Schöngrundquartier) Abgeltungen von brutto 0.10 Mio. Franken und ab 2013 (Bornfeld) weitere Abgeltungen in der Höhe von brutto 0.55 Mio. Franken. Auch davon hat die Stadt Olten einen Anteil von 80 % zu übernehmen.

Zur Anbindung der Gemeinde **Kienberg** an das Fricktal soll auf Wunsch der Gemeinde ein Versuchsbetrieb Kienberg – Wittnau mit Anschluss nach Frick eingerichtet werden. Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Gemeinde sind hierfür Abgeltungen von 0.15 Mio. Franken vorgesehen. Davon hat die Gemeinde 70 % zu übernehmen.

Zum Fahrplan 2013 wird die Verlängerung der ASm-Linie Solothurn – **Niederbipp** nach **Oensingen** in Betrieb genommen. Die zusätzlichen Abgeltungen für diese Linienverlängerung liegen voraussichtlich in derselben Grössenordnung wie diejenigen des Shuttlebusses Niederbipp – Oensingen, der aufgrund des neuen Angebots auf der Schiene entfällt.

4.1.2 Tarifverbunde

Die Abgeltung der Tarifverbunde beträgt 3.74 Mio. Franken im Jahr 2012 und 3.77 Mio. Franken im Jahr 2013.

Im Bereich der Tarifverbunde wird ebenfalls die heutige Politik fortgesetzt. Die Harmonisierung der Tarifstruktur der Verbunde Libero und A-Welle konnte abgeschlossen werden.

Die im Dezember 2010 eingeführte „Überlappung“ der Tarifverbunde „A-Welle“ und „Libero“ im Raum Oensingen – Thal, bei der im Raum zwischen Welschenrohr, dem Passwang, Langenbruck, Oberbuchsiten und Kestenholz Billette und Abonnemente beider Verbunde gelten, hat sich bewährt. Mit der Verbesserung der Durchlässigkeit der Verbundgrenzen und der Vergrösserung des Gebiets, aus dem Verbundbillette und -abonnemente in beide Verbunde gelöst werden können, kann bereits einem grossen Teil des Auftrags „Verbilligtes Jugendabo (= Umweltabo)“ (A011/2009) entsprochen werden.

Ein weiterer Schritt im Sinne des Auftrags Jugendabo ist die Einführung des Nachtangebotes durch die Gemeinden in den Bezirken Thal und Olten Gösgen Gäu. Damit sind die wichtigen Relationen auf dem gesamten Kantonsgebiet in den Wochenendnächten durch Nachtnetze erschlossen.

Die Schaffung eines Umwelt-Jugendabos für das gesamte Kantonsgebiet, wie der Auftrag es fordert, ist hingegen nicht umsetzbar, da für Verbindungen Olten – Solothurn und Solothurn/Olten – Dornach/Breitenbach ein grosser Teil der Wege über die Nachbarkantone

Bern, Aargau, Basel Landschaft und Basel Stadt führt, die – ebenso wie die beteiligten Tarifverbunde und Transportunternehmen – ein solches Angebot ablehnen.

Der Auftrag Fraktion CVP/EVP: Verbilligtes Jugendabo (= Umweltabo), Nr. A 011/2009, wird im Sinne der Erwägungen in Ziffer 2 des Anhangs 1 – soweit möglich – als erfüllt erachtet und ist abzuschreiben.

Die Gemeinden Grenchen und Bettlach sind heute die beiden einzigen Gemeinden im Kanton Solothurn ohne „integralen“ Tarifverbund, d. h., dass in diesem Raum Billette nicht übergreifend, sondern nur bei den einzelnen Transportunternehmen gelten.

Für die Weiterentwicklung des Tarifverbunds AboZigZag (Biel – Grenchen – Seeland – Berner Jura) sind derzeit eine Variante eines eigenständigen Integralen Tarifverbunds und eine einer Fusion mit dem „Libero“ in Prüfung. Sollte die Variante einer Fusion des Tarifverbunds AboZigZag mit dem Tarifverbund Libero – für die sich die Kantone Bern und Solothurn stark machen – weiter verfolgt werden, so können damit in der Region Grenchen Verbundabonnemente und Verbundbillette zu allen Zielen im Libero-Raum gelöst werden.

Sollte der Tarifverbund AboZigZag eigenständig bleiben, ist für den Raum Grenchen eine „Überlappung“ der beiden Verbunde anzustreben, welche es erlaubt, Billette und Abonnemente in die Kerngebiete des AboZigZag und des Libero zu lösen.

Diese Verbundüberlappung kann zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 umgesetzt werden. Die dafür entstehenden Kosten (Anteil Kanton Solothurn: Tarifverbundbeiträge 0.062 Mio. Franken pro Jahr und einmalige Einführungskosten 0.033 Mio. Franken) sind im Leistungsauftrag enthalten.

Sollte hingegen der Entscheid zugunsten einer Fusion der beiden Verbunde fallen, wird das entsprechende Projekt dem Kantonsrat voraussichtlich mit dem nächstfolgenden Globalbudget unterbreitet.

4.1.3 Schülertransporte

Die Kosten für die Schülertransporte betragen 2.4 Mio. Franken im Jahr 2012 und 2.5 Mio. Franken im Jahr 2013.

Bis und mit dem Schuljahr 2010/2011 werden die Transportkosten noch nach der Klassifikation der Einwohnergemeinden zur Berechnung des staatlichen Anteils an der Lehrerbesehung subventioniert, d. h. zu einem Satz zwischen 15 % und 90 % je nach Gemeinde. Ab dem Schuljahr 2011/2012 werden den Schulträgern ihre vom Kanton anerkannten Schülertransportkosten gemäss § 13^{bis} des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz; BGS 732.1) zu 100 % abgegolten.

Weiter zeigt die laufende Bereinigung der Schulstrukturen finanzielle Auswirkungen, wobei durch die höhere Anzahl an zu transportierenden Schulkindern und durch längere Schulwege von einem Anstieg der Transportkosten auszugehen ist. Eine zuverlässige Schätzung der zusätzlichen Kosten in den kommenden Jahren ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich.

4.2 Produktgruppen

Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr und Gesamtverkehr

Produkte: ÖV-Planungen, Betriebswirtschaft und Finanzen öV

Nr	xx Produktgruppenziel xxx Indikatoren	Ist 09	Ist 10	Soll 11	Soll 12	Soll 13	Bem.
11	Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs						
111	Umsetzung neuer Angebote (%)	100	100	100	100	100	
112	Kundenzufriedenheit Bahn (Index)	74	-	>71	-	74	
113	Kundenzufriedenheit Bus (Index)	75	-	>72	-	75	
12	Umsetzung der Schülertransportverordnung						
121	Umsetzung Schülertransportkonzepte inkl. Vereinbarungen (%)	-	10	100	100	-	
13	Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel						
131	Kostendeckungsgrad ohne Versuchsbetriebe (%)	48	47	>43	48	48	

112/ Die Erhebung der Kundenzufriedenheit findet alle 2 Jahre statt. Seit 2009 erfolgt diese Erhebung gemeinsam mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt.

121 Die Erarbeitung der Schülertransportkonzepte wird 2011 abgeschlossen. Damit erfolgt die Finanzierung des Schülerverkehrs ab dem Schuljahr 2011/12 zu 100 % durch den Kanton.

131 Trotz des Wegfalls der Verbundbeiträge, die bei den Transportunternehmungen als Erlöse in die Rechnung eingeflossen sind, konnte der Kostendeckungsgrad durch Ausschöpfen weiterer Synergien und durch eine gute Annahme der neuen Angebote durch die Kunden des öffentlichen Verkehrs gehalten bzw. leicht verbessert werden.

Statistische Messgrößen Öffentlicher Verkehr und Gesamtverkehr

	Einheit	Ist 09	Ist 10	Soll 11	Soll 12	Soll 13	Bem.
Leistungsdaten							
Kurskilometer	Mio. km	21.0	23.5	22.9	24.7	24.8	
Gewichtete Haltestellenabfahrten	Anzahl	52'200	59'137	55'500	59'300	59'400	
Finanzdaten							
Abgeltungen an Transportunternehmungen	Mio. Fr.	38.0	43.8	47.3	48.3	50.3	
Tarifverbundbeiträge	Mio. Fr.	5.5	3.9	4.0	3.9	4.0	

Bemerkungen zu den statistischen Werten:

- Die Zunahme der Kurskilometer und der gewichteten Haltestellenabfahrten resultieren aus den neuen Angeboten (siehe Anhang 1).
- Die Zunahme der Abgeltung vom Jahr 2011 zum Jahr 2012 ist auf die neuen Angebote, die Folgekosten der Fahrzeuginvestitionen und die Übernahme der Bundeskürzungen aus dem Konsolidierungsprogramm zurückzuführen..

Produktgruppenergebnis

Beträge in Fr. 1'000.-	RE 10	VA 11	Vergangene GB-Periode	VA 12	Plan 13	Neue GB-Periode
1 Öffentlicher Verkehr und Gesamtverkehr						
Kosten	52'867	59'187	112'054	55'344	57'550	112'894
- Erlös	-17'063	-16'574	-33'637	-18'266	-18'940	-37'206
Saldo	35'804	42'613	78'417	37'078	38'610	75'688

4.3 Saldovorgabe (Verpflichtungskredit)

Beträge in Fr. 1'000.-	RE 10	VA 11	Vergangene GB-Periode	VA 12	Plan 13	Neue GB-Periode	Bem.
Aufwand	49'354	51'878	101'232	55'283	57'489	112'772	
- Ertrag	-17'063	-16'574	-33'637	-18'266	-18'940	-37'206	
Globalbudgetsaldo	32'291	35'304	67'595	37'017	38'549	0	
Interne Verrechnungen	3'513	7'309	10'822	61	61	122	1
Produktgruppenenergebnisse Total							
Kosten	52'867	59'187	112'054	55'344	57'550	112'894	
- Erlöse	-17'063	-16'574	-33'637	-18'266	-18'940	-37'206	
Saldo	35'804	42'613	78'417	37'078	38'610	0	
1 Öffentlicher Verkehr und Gesamtverkehr							
Kosten	52'867	59'187	112'054	55'344	57'550	112'894	
- Erlös	-17'063	-16'574	-33'637	-18'266	-18'940	-37'206	
Saldo	35'804	42'613	78'417	37'078	38'610	75'688	

Bemerkungen:

¹ Die internen Verrechnungen sind provisorisch angegeben. Ab 2012 sind die Abschreibungen nicht mehr in dieser Position enthalten (Absprache mit AFIN vom 4.3.2011).

Verpflichtungskredit 2012-2013 in Fr.

75'566'000

Jahr	Globalbudget	Voranschlag	Rechnung	Zweckgeb. Reserven	Nicht zweckgeb. Reserven	Bem.
Stand Reserven per 31. Dez 11					709'000	
Reservenübertrag 1. Jan 12				0	354'500	
2012	37'017'000	37'017'000				
2013	38'549'000					
	0					
Total	75'566'000	37'017'000	0	0	354'500	

4.4 Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur vergangenen Globalbudgetperiode

Das Globalbudget 2012 – 2013 liegt 1.8 Mio. Franken über dem Globalbudget 2010 – 2011. Hierin enthalten sind die neuen Angebote (1.1 Mio. Franken in 2012 und 1.66 Mio. Franken in 2013) sowie das Konsolidierungsprogramm des Bundes (0.5 Mio. Franken pro Jahr).

Das Produktgruppenenergebnis liegt für die Globalbudgetperiode 2012 – 2013 um 2.7 Mio. Franken unter dem Ergebnis der Periode 2010 – 2011. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit der Auswirkung des in der ÖV-Gesetzesrevision abgesenkten Schwellenwertes, welcher die Beiträge besonders belasteter Gemeinden begrenzt, können die Gemeindebeiträge genauer berechnet werden.

Der Globalbudgetsaldo liegt 2012 – 2013 8.0 Mio. Franken über dem der Summe aus Rechnung und Voranschlag 2010 – 2011. Neben den neuen Angeboten und dem Konsolidierungsprogramm ist dies auch durch die Übernahme der Schülertransportkosten zu 100 % begründet.

5. Finanzströme und Investitionen ausserhalb Globalbudget

In 1'000 Franken Unter Finanzströme sind Kantonsbeiträge und Einnahmen wie Steuern, Monopolabgaben, etc. sowie Investitionen aufzuführen die nicht Teil des Globalbudgets sind.	RE 10	VA 11	VA 12	Plan 13	Bem.
Investitionen					
Öffentlicher Verkehr	1'623	5'848	3'904	12'289	1-3
P 6038 ER Abschreibungen IB öffentlicher Verkehr	-	-	5'398	13'783	4

Bemerkungen zu den Finanzströmen

- 1 Die Schwankungen zwischen den einzelnen Jahren sind auf Projektverzögerungen und seit 2011 auch auf das Konsolidierungsprogramm des Bundes zurückzuführen.
- 2 2013 werden die neuen Bahnhaltestellen Solothurn Brühl Ost und Bellach Grederhof aus dem Agglomerationsprogramm Solothurn realisiert.
- 3 Seit 2010 erfolgt die Finanzierung der Investitionsvorhaben der Bahnen nicht mehr für einzelne Projekte, sondern gemäss der Mittelfristplanungen der Bahnen in Abstimmung mit dem Bund, der die Federführung wahrnimmt (Programmfiananzierung).
- 4 Mit der Einführung von HRM2 werden die Abschreibungen neu als Finanzgrösse ausserhalb des Globalbudgets ausgewiesen.

6. Rechtliches

Der nachfolgende Beschluss untersteht als gebundene Ausgabe (Verpflichtungskredit und Spezialfinanzierungen) nicht dem fakultativen Referendum nach Art. 36 der Kantonsverfassung (KV; BGS 111.1) (Art. 37 Abs. 1 Buchst. c KV).

7. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates

Christian Wanner
Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

8. **Beschlussesentwurf**

Globalbudget "Öffentlicher Verkehr" (Erfolgsrechnung); Produktgruppenziele und Verpflichtungskredit für die Jahre 2012 bis 2013

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 74 Abs. 1 Buchst. b und Abs. 2 der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986 ¹⁾, gestützt auf § 19 Abs. 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 5. April 2011 (RRB Nr. 2011/746), beschliesst:

1. Für das Globalbudget "Öffentlicher Verkehr" der Erfolgsrechnung werden für die Jahre 2012 bis 2013 folgende Produktgruppenziele festgelegt:
 - 1.1. Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr und Gesamtverkehr
 - 1.1.1. Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs
 - 1.1.2. Umsetzung der Schülertransportverordnung
 - 1.1.3. Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel
2. Für das Globalbudget "Öffentlicher Verkehr" der Erfolgsrechnung wird als Saldovorgabe für die Jahre 2012 bis 2013 ein Verpflichtungskredit von 75'566'000 Franken beschlossen.
3. Der Verpflichtungskredit für das Globalbudget "Öffentlicher Verkehr" (Erfolgsrechnung) wird bei einer vom Regierungsrat beschlossenen Lohnanpassung gemäss § 17 des Gesamtarbeitsvertrages vom 25. Oktober 2004 (GAV; BGS 126.3) angepasst.
4. 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.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement
Amt für Verkehr und Tiefbau (5)
Departement für Bildung und Kultur
Finanzdepartement (2)
Amt für Finanzen (2)
Kantonale Finanzkontrolle
Parlamentscontroller
Parlamentsdienste

Anhang

Massnahmen des Angebots- und Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs 2012 - 2013

Massnahmen des Angebots- und Leistungsantrags im Bereich			Kurzbeschreibung		Abgeltungen brutto Mio. Fr.	
Fahr- plan Jahr ¹⁾	Massnahme		2012	2013		
1 Zusammenstellung						
	Grundangebot und Folgekosten Investitionen		47.26	49.08		
	Neue Angebote		1.11	1.66		
	Tarifverbunde		3.74	3.77		
	Summe		52.11	54.51		
2 Grundangebot und Folgekosten Investitionen						
2012	Fortführung bestehendes Grundangebot		45.78	47.28		
2012 bis 2014	Flirt-Einsatz Jurasüdfuss	2012 wird in einem ersten Schritt das Rollmaterial "Domino" eingesetzt. Ab 2013 wird auf den Zügen Olten - Solothurn (- Langendorf), ab 2014 werden auf allen Regionalzüge Olten - Langendorf/Biel Flirts eingesetzt. Der Einsatz der Flirt-Züge ab 2013 zwischen Olten und Solothurn (- Langendorf) ermöglicht durch die kürzeren Fahrzeiten - analog zur heutigen Fahrlage am Wochenende - einen halbstündlichen Anschluss zwischen den Regionalzügen Olten - Oensingen - Solothurn und dem RBS Solothurn - Bern.				
2012	Verlängerung der Züge der Linie S3 der Regio-S-Bahn Basel auf 3 Flirt-Kompositionen in Spitzenzeit	Durch Einsatz von dreiteiligen Flirt-Zügen im Ergolz- und Laufental können die gravierendsten heute bestehenden Kapazitätsengpässe auf der S3 beseitigt werden. Der Bund beteiligt sich nicht an den Fahrzeugfolgekosten, so dass die Kantone BL, BS und SO auch den Anteil übernehmen müssen, welcher üblicherweise im Regionalverkehr auf den Bund entfällt.	1.00		1.20	
2012	Neues Rollmaterial auf den Linien S8, S23, S229 und dem RE Olten - Luzern	Die Linien S23 und S29 (Wettingen/Turgi - Aarau - Olten - Langenthal) und die S8 Olten - Sursee werden auf das modernisierte Rollmaterial "Domino" umgestellt. Auf dem RegioExpress Olten - Luzern werden Flirt eingesetzt.				
2012	Folgekosten Fahrzeuge RBS, ASm und BLT	Die Abgeltungen erhöhen sich aufgrund der Folgekosten (Abschreibung und Verzinsung) für das neue Rollmaterial "NEXt" des RBS, "Star" der Asm und "Tango" der BLT	0.20		0.20	
2012	Gelenkbusseinsatz Laufental	Auf den Linien 111 Laufen - Nunningen, 112, Laufen - Kleintüzel (- Roggenburg) und 115 Zwingen - Erschwil (- Beinwil) werden die bestehenden Kapazitätsengpässe durch den Einsatz von Gelenkbussen auf den am stärksten belasteten Kursen beseitigt. Einzelne Verstärkungsfahrten können damit eingespart werden.	0.15		0.15	
2012	Aufnahme Versuchsbetrieb ins Grundangebot: Ortsbus Himmelried	Die Zielvorgabe für die Aufnahme ins Grundangebot wird voraussichtlich 2012 erreicht. Die Aufnahme des Ortsbusses Himmelried ins Grundangebot führt zu keiner Veränderung der Bruttokosten. Hingegen steigt der Kantonsanteil netto um 0.05 Mio. Franken, da der bisher erhöhte Gemeindebeitrag entfällt.	0.00		0.00	

Fahrplan Jahr ¹⁾	Massnahme	- 2 - Kurzbeschreibung	Abgeltungen brutto Mio. Fr.	
			2012	2013
2013	Umsetzung Leitstellenstrategie OGG	Die gemeinsam mit dem Kanton Aargau für das Gebiet der A-Welle erarbeitete Kundeninformations- und Leitstellenstrategie ermöglicht gegenseitige Information der Transportunternehmungen über Verspätungen, eine Anschlusssicherung Bahn - Bus (Olten, Oensingen, Hägendorf, Egerkingen, Dulliken, Schönenwerd) und zwischen Buslinien. Zugleich können mit der Dynamischen Fahrgast-Information die Abfahrten der nächsten Busse an den wichtigsten Haltestellen auf Monitoren angezeigt werden.	0.13	0.25
Summe 2: Grundangebot und Folgekosten Investitionen				
			47.26	49.08
3 Neue Angebote				
2012	Neues Angebotskonzept BLT-Linie 10 Dornach - Basel - Ettingen - Rodersdorf	Der 7.5-Minutentakt der Linie 10 zwischen Dornach, Basel und Ettingen beseitigt wesentliche Kapazitätsengpässe im Basler Agglomerationsgürtel. Zudem werden die Umsteigebeziehungen auf die übrigen Traminien erleichtert, da die Linie 10 im selben Taktintervall wie die anderen Linien verkehrt. In der Folge ergeben sich für die weniger dicht bedienten Abschnitte der Linie 10 im hinteren Leimental folgende Taktfolgen: 15-Minutentakt Ettingen - Flüh (kurze Verdichtung am Morgen) 30-Minutentakt Flüh - Rodersdorf (Verdichtung Spitzenzeiten)	0.45	0.45
2012	Busoptimierung Dorneckberg	Die Busoptimierung Dorneckberg sieht eine Verbesserung der Bedienung im Raum zwischen Liestal, Dornach und Nunningen vor. Das Konzept als Ganzes kann erst zum Fahrplan 2014 umgesetzt werden und wird Gegenstand des Folgeprogramms sein. Zum Fahrplan 2012 ist als erster Schritt vorgesehen, das Randzeitenangebot für Seewen und Nuglar-St. Pantaleon zu verbessern. Die Umsetzung dieser Massnahme ersetzt den zu diesen Randzeiten bisher von der Gemeinde bestellten und gut genutzten Taxibetrieb.	0.15	0.15
2012	Busoptimierung Leimental	Ein erster Schritt der Busoptimierung im hinteren Leimental ist die Verlängerung der Linie Flüh - Metzleren - Burg nach Rodersdorf. Weitere Massnahmen sind noch in der Abstimmung und können erst im Rahmen des Folgeprogramms ab 2014 umgesetzt werden.	0.02	0.02
2012	Optimierung Ortsbus Dornach	Beim Ortsbus Dornach sind Verdichtungen des Angebots in den abendlichen Randzeiten vorgesehen.	0.06	0.06
2012	Verdichtung Olten Industriewerk	Die Nutzung des neu besiedelten Geländes auf einem Teil des Gebiets des Industriewerks hat insbesondere mit der Ansiedlung publikumsintensiver Betriebe stark zugenommen. Die Linie 3 wird dementsprechend tagsüber zu einem durchgehenden Halbstundentakt verdichtet.	0.18	0.18

Fahrplan Jahr ¹⁾	Massnahme	- 3 - Kurzbeschreibung	Abteilungen brutto Mio. Fr.	
			2012	2013
2012	Bedienung neues Siedlungsgebiet Olten Bornfeld	Mit dem Bezug der ersten grösseren Wohneinheiten des Gebiets Bornfeld wird die BOGG-Linie 3 bis ins neue Siedlungsgebiet verlängert. Hierfür ist ein zusätzlicher Bus in den Hauptverkehrszeiten erforderlich. Dieser Bus kann in einem zweiten Schritt ab 2014 auch zur Erschliessung des Siedlungsgebiets Olten SüdWest verwendet werden. Diese Verlängerung der Linie 3 erfolgt als Versuchsbetrieb für 2 Jahre mit einer Beteiligung der Stadt Olten an den direkten Kosten dieser Linie in der Höhe von 80 %.	0.00	0.55
2012	Erschliessung Schöngrundquartier Olten	Das bisher nicht mit öffentlichem Verkehr erschlossene Schöngrundquartier in Olten soll einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr in Form eines Versuchsbetriebs mit Übernahme von 80 % der Kosten durch die Stadt Olten erhalten.	0.10	0.10
2012	Kienberg - Fricktal	Die Gemeinde Kienberg ist ins Ergolzthal und ins Fricktal ausgerichtet, hat heute jedoch nur Verbindungen im öffentlichen Verkehr nach ins Ergolzthal mit Bahnanschluss in Gelterkinden. Um zu ermitteln, ob das Potenzial von Kienberg für eine Anbindung im öffentlichen Verkehr ans Fricktal genügt, soll ein Versuchsbetrieb für 2 Jahre mit einer Beteiligung der Gemeinde Kienberg an den direkten Kosten dieser Linie in der Höhe von 80 % eingerichtet werden.	0.15	0.15
2013	Niederbipp - Oensingen	Verlängerung der ASm-Strecke Solothurn - Niederbipp nach Oensingen	0.00	0.00
Summe 3: Neue Angebote			1.11	1.66
4 Tarifverbunde				
	Fortführung Beiträge an Tarifverbunde		3.70	3.70
2013	Integration Grenchen in ITV Libero	2012 Einführungskosten (0.09 Mio. Franken); ab 2013 zusätzliche Verbundbeiträge an den Tarifverbund Libero (0.07 Mio. Franken/Jahr) Die Massnahme wird nur umgesetzt, wenn der Tarifverbund AboZigZag weiterhin separat bestehen bleibt und nicht in den Libero-Tarifverbund integriert wird.	0.04	0.07
Summe 4: Tarifverbunde			3.74	3.77

1) Fahrplanwechsel jeweils Mitte Dezember des Vorjahres