

Regierungsratsbeschluss

vom 27. März 2012

Nr. 2012/663

KR.Nr. AD 026/2012 (BJD)

Dringlicher Auftrag Beat Ehrsam (SVP, Dornach): Für den Erhalt des Einheitspreises beim TNW-Abo (20.03.2012) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, alles zu unternehmen, um die Zukunft des U-Abos des TNW ohne Zonierung mit dem Einheitspreis zu sichern.

2. Begründung

Das schweizweit einzigartige ÖV-Angebot des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) mit seinem Einheitspreis ist äusserst beliebt: 175'000 U-Abos werden jeden Monat verkauft. Das Nordwestschweizer ÖV-Erfolgsmodell könnte aber schon bald Geschichte sein. Der TNW prüft nämlich zurzeit die Einführung von unterschiedlichen Tarifzonen für das U-Abo.

Die Einführung einer Zonierung würde unweigerlich eine massive Verteuerung für die Pendler aus den Randregionen der Bezirke Dorneck und Thierstein des Tarifverbundes und somit ein „Zurück-Umsteigen“ aufs Auto bewirken. Dieser Entwicklung muss mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln begegnet werden.

Die Dringlichkeit des Auftrages ist gegeben durch die Tatsache, dass der TNW jetzt im Begriffe ist, die Zonierung zu planen.

3. Dringlichkeit

Der Kantonsrat hat am 20. März 2012 die Dringlichkeit beschlossen.

4. Stellungnahme des Regierungsrates

Das U-Abo im Tarifverbund Nordwestschweiz mit der Einheitszone im Abonnementsbereich stellt in der Tat ein einzigartiges Tarifangebot dar. Zugleich stösst dieses Angebot jedoch bereits heute und verstärkt auch in Zukunft in verschiedenen Bereichen an seine Grenzen.

Bei der Weiterentwicklung des Tarifsystems ist abzuwägen, welche Vorteile der Beibehalt des U-Abos in der heutigen Form mit dem einfachen und übersichtlichen Zugang zum öffentlichen Verkehr und dem günstigen Preis, gerade für Fahrgäste, welche lange Wege zurücklegen, im Vergleich zu den Vorteilen einer Zonierung bringen wird.

Im Auftrag der Vollversammlung des TNW vom 4. November 2011 wird zur Zeit das Detailkonzept für eine U-Abo-Zonierung ausgearbeitet. Erst nach Vorliegen dieser Grundlagen kann letzt-

lich entschieden werden, ob eine Zonierung beziehungsweise der Beibehalt der heutigen Einheitszone die bessere Lösung ist.

Bei der heutigen Lösung bezahlen die Kunden, welche in der Regel nur kurze Strecken fahren, etwas mehr als sie bei einem auch für Abonnenten in Zonen unterteilten Tarifgebiet bezahlen müssten. Dafür können Kunden, welche regelmässig auf Langstrecken des Tarifverbunds unterwegs sind, günstige Abonnemente erwerben. Dieses heutige System des finanziellen Ausgleichs zwischen Kunden, welche vorwiegend im Kurzstrecken- bzw. im Langstreckenbereich unterwegs sind, funktioniert nur so lange, wie die Akzeptanz der Kunden im Kurzstreckenbereich vorhanden ist, den Mehrpreis für die günstigen Abonnemente mit netzweiter Gültigkeit zu entrichten. Wir stellen vermehrt fest, dass die Akzeptanz für diesen Ausgleich an ihre Grenzen kommt.

Kunden, welche sich nur auf kurzen Strecken bewegen, sind auf das gesamte Verbundgebiet verteilt. Neben den Kunden, welche vorwiegend im städtischen Raum unterwegs sind, sind dies unter anderem auch Schüler im ländlichen Raum. Die Kosten für die im Kanton Solothurn im Schülertransport auf abgeltungsberechtigten Schulwegen ausgegebenen Schülerabonnemente – im TNW im Schuljahr 2011/2012 ca. 380'000 Franken – trägt der Kanton Solothurn. Höhere Preise aufgrund des Beibehalts der Einheitszone für die U-Abos, welche nur für die jeweiligen Schulwege benutzt werden, sind vom Kanton Solothurn zu tragen.

In den kommenden Jahren ist mit einem deutlichen Ansteigen der Kosten des öffentlichen Verkehrs zu rechnen. So werden 2013 die Trassenpreise für die Benutzung der Schieneninfrastruktur über die ganze Schweiz um 200 Millionen Franken (davon ist der Schienenverkehr im Kanton Solothurn mit ca. 2,5 Millionen Franken betroffen) und zu einem späteren Zeitpunkt um weitere 100 Millionen Franken erhöht. Der Bundesrat will mit diesen Erhöhungen, die Nutzer des öffentlichen Verkehrs verstärkt an den Kosten für Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur beteiligen. Zudem führen die Erneuerung der Fahrzeugflotten (Tram: „Tango“; Bahn: „Flirt“-Züge), zusammen mit dem Angebotsausbau (z. B. 2012: 7,5-Minuten-Takt Tramlinie 10, in Planung: Angebotsverbesserung Basel - Laufen), zu steigenden Kosten für den öffentlichen Verkehr im Gebiet des TNW. Ein Grossteil dieser zusätzlichen Kosten fallen bei der S-Bahn und im regionalen Tramverkehr an. Dies macht es umso schwieriger, die Subventionierung von Abonnementspreisen, welche im Langstreckenbereich (vorwiegend auf der Bahn und auf regionalen Tramlinien) genutzt werden, durch den Abonnementspreis für Kurzstreckenkunden zu rechtfertigen.

Die Mittel der Besteller (Bund und Kantone) für den Orts- und Regionalverkehr sind beschränkt. Eine stärkere Beteiligung der Kunden über die Tarife an den Kosten des öffentlichen Verkehrs ist nötig, um die Belastung der Kantone nicht mehr als nötig steigen zu lassen. Eine Zonierung des U-Abos ermöglicht es, durch höhere Preise für lange Strecken mehr Erlöse am Markt zu generieren als bei einem Beibehalt der heutigen Einheitszone, bei der die Zahlungsbereitschaft für vorwiegend im Kurzstreckenbereich reisende Kunden an enge Grenzen kommt. Wir müssen somit davon ausgehen, dass die finanzielle Belastung des Kantons bei einem Beibehalt der Einheitszone stärker ansteigen wird als bei einer Zonierung im Abonnementsbereich.

Heute bestehen an den Grenzen des TNW zu den Nachbarverbünden, insbesondere der A-Welle, keine überzeugenden verbundübergreifenden Lösungen, wie sie in den vergangenen Jahren z. B. im Raum Oensingen/Thal zwischen den Verbünden A-Welle und Libero umgesetzt werden konnten. Mit einer Zonierung könnte die Voraussetzung dafür geschaffen werden, die Verbundgrenzen durchlässiger zu machen. Z. B. würde eine Zonierung der TNW-Abonnemente es vereinfachen, marktfähige gemeinsame Abonnemente mit Zonen des TNW und der A-Welle, z. B. zwischen dem Raum Olten und dem TNW, zu schaffen.

Die günstigen Abonnemente, welche vorwiegend zum Pendeln auf Langstrecken genutzt werden, tragen letztlich auch zu einer Zersiedelung bei. Unseres Erachtens ist es durchaus gerechtfertigt, dass Kunden, welche täglich lange Strecken zurücklegen, auch einen entsprechenden Preis dafür bezahlen.

Zur Zeit wird unter Federführung des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) unter Einbezug der Transportunternehmungen und der Verbunde ein neues Preissystem für den öffentlichen Verkehr entwickelt. Dabei ist vorgesehen, dass Einzelfahrausweise und Abonnemente zwischen Zonen verschiedener Verbunde am Start und am Ziel in der jeweiligen Verbundzone gültig sind.

Eine Zonierung im TNW würde die Schaffung solcher schweizweiten Verknüpfungslösungen vereinfachen.

All dem gegenüber stehen die unbestrittenen Vorteile der heutigen Einheitszone im Abonnementsbereich:

- Einfacher Tarif, der den Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtert.
- Das U-Abo ist problemlos auch für Wege innerhalb des Tarifverbunds nutzbar, die nicht regelmässig zurückgelegt werden, ohne sich aufwändig über Anschlussbillette informieren zu müssen.
- Günstiger Preis, gerade für Pendler auf Langstrecken.

Nach Vorliegen des derzeit in Erarbeitung befindlichen Detailprojektes für die U-Abo-Zonierung werden erst alle Grundlagen vorliegen, die für den Entscheid über eine Weiterführung des bisherigen Tarifsystems bzw. über eine Zonierung im Abonnementsbereich nötig sind.

Die Entscheidung wird von der Vollversammlung gemeinsam zwischen Transportunternehmungen und den Kantonen BS, BL, AG, JU und SO getroffen. Wir werden uns dabei dafür einsetzen, dass diejenige Lösung umgesetzt wird, welche unter Würdigung aller Aspekte – insbesondere auch der Vorteile der heutigen Lösung - gesamthaft den grössten Vorteil bietet. Dabei werden wir besonderen Wert darauf legen, dass im Fall eines Entscheids für eine Zonierung eine möglichst kundenfreundliche Lösung umgesetzt wird und dass der Anpassungsprozess in für die Kunden gut verkraftbaren Schritten erfolgen wird.

5. Antrag des Regierungsrates

Erheblicherklärung mit folgendem Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich - im Fall eines grundsätzlichen Entscheides für ein Mehrzonenmodell - für eine kundenfreundliche Tarifierung der TNW- Abonnemente und einen für die Kunden gut verkraftbaren Anpassungsprozess vom Einzonenmodell in ein Mehrzonenmodell einzusetzen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (3)
Finanzdepartement
Aktuarin UMBAWIKO (ste)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat