

## **Regierungsratsbeschluss**

vom 3. November 2004

Nr. 2004/2180

KR.Nr. AD 198/2004 (BJD)

### **Dringlicher Auftrag Fraktion SP: Stopp der A-Flutwelle (02.11.2004); Stellungnahme des Regierungsrates**

---

#### **1. Auftragstext**

Der Regierungsrat wird beauftragt, die geplante Fusion des Tarifverbunds Olten mit dem Aargauer Tarifverbund (A-Welle) auf den Fahrplanwechsel 2004 zu stoppen und die entsprechende Vereinbarung nicht zu unterzeichnen.

Hinsichtlich einer späteren Verknüpfung oder Fusion von Oltnern und Aargauer Tarifverbund sind neue Verhandlungen zu führen mit dem Ziel einer besseren Berücksichtigung der Interessen der ÖV-Benutzer im Tarifverbund Olten.

Vor Abschluss dieser Neuverhandlungen wird der Kantonsrat rechtzeitig über die vorläufigen Ergebnisse orientiert. Der Regierungsrat kann dem Kantonsrat im Zusammenhang mit diesen Verhandlungen eine Kreditvorlage unterbreiten.

#### **2. Begründung**

Die geplante Integration des Oltnern Tarifverbunds in den Aargauer Tarifverbund kann wie er jetzt vorgeschlagen wird nicht akzeptiert werden. Fast zwei Drittel der Benutzer des öffentlichen Verkehrs im Tarifverbund Olten pendeln innerhalb des Kantons Solothurn. Sie haben keinen Nutzen von der Fusion und der A-Welle, sollen aber trotzdem zum Teil massiv höhere Preise für ihre Abonnemente zahlen. Mit den Tarifierhöhungen würde ein Verbundabo aus dem Niederamt nach Olten bis zu 80 Prozent und mehrere Hundert Franken teurer. Profitieren würden Pendler zwischen Olten und Aarau und Olten und Zofingen.

Eine Verknüpfung mit einem angrenzenden Verbund oder eine Ausweitung des Tarifverbunds Olten ist grundsätzlich zu begrüßen, aber nicht zu jedem Preis.

Das vorliegende Verhandlungsergebnis ist ein schlechtes Geschäft für den Kanton Solothurn und für die überwiegende Mehrheit der Pendler im unteren Kantonsteil. So werden nicht neue Kunden gewonnen sondern bisherige vertrieben.

Nach Auskunft der Verwaltung ist die entsprechende Fusionsvereinbarung noch nicht unterzeichnet. Es ist deshalb dringend angezeigt, diese Fusion noch einmal zu überdenken. Nach Konsultation der von Regierungsseite erwähnten Studien und Unterlagen zeigt sich zudem, dass kein Anlass besteht für

Panikreaktionen. Die Aboverkäufe und –einnahmen des Tarifverbunds Olten steigen seit 1999 wieder an.

Es bleibt Zeit, um gute Lösungen für die Zukunft zu finden und gute Verhandlungsergebnisse zu erzielen.

Die jetzt geplante Fusion ist faktisch eine Quersubventionierung des Kantons Aargau durch die Solothurner ÖV-Benutzer.

Das für Solothurner Pendler mehrheitlich nachteilige Verhandlungsergebnis wird nicht besser durch die von Regierungsseite versprochenen «Abfederungen». Diese Retuschen ändern am schlechten Vorschlag nichts. Das Preis-Leistungsverhältnis für die Solothurner ÖV-Benutzer ist mit den geplanten Tarifen der A-Welle nicht akzeptabel. Auch der Hinweis des zuständigen Regierungsrates, dass man bisher vergleichsweise günstige Tarife hatte ist kein überzeugendes Argument für derart massive Preiserhöhungen.

Die von Regierungsseite erwähnte Studie der Rapp Trans AG sagt denn auch klar: «Eine volle Integration des Tarifverbunds Olten in den Tarifverbund Aargau mit Übernahme eines einheitlichen Tarifniveaus kann nicht gelingen. Sie scheitert entweder an den hohen Kosten (Übernahme des Tarifniveaus TV Olten) oder an den hohen Preisaufschlägen für die heutigen Kunden des Tarifverbunds Olten (Übernahme des Tarifniveaus TV Aargau).»

Mit einer solchen Fusion wird der öffentliche Verkehr nicht gefördert. Im Gegenteil. Es ist auch nicht ersichtlich, weshalb nicht die in der erwähnten Rappstudie vorgeschlagenen Tarife zur Anwendung kommen (für Fahrten im ehemaligen Tarifverbund Olten werden die bestehenden Tarife des Tarifverbunds Olten vorgeschlagen).

Uns befremdet auch die vom zuständigen Regierungsrat geäußerte Vorstellung (Oltner Tagblatt vom 29.9.2004), dass mit den durch die höheren Tarife erzielten Mehreinnahmen der Transportunternehmen die Subventionen des Kantons an diese Solothurner Verkehrsbetriebe zurückgefahren werden können. So stellen wir uns die Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht vor. Die ÖV-Benutzer zahlen mehr, der Staat zieht sich zurück. Eine solche unsoziale Politik lehnen wir ab. Auch eine kostenneutrale Fusion oder Verknüpfung der Tarifverbunde ist für uns nicht sakrosankt. Eine solche sinnvolle Erweiterung kann durchaus etwas kosten.

Es gilt jetzt, in Sachen A-Welle nichts zu überstürzen und mit Begleitung des Kantonsrates eine gute Lösung für die ÖV-Benutzer des unteren Kantonsteils zu erarbeiten.

### **3. Stellungnahme des Regierungsrates**

#### **3.1 Grundsätzliches**

##### **3.1.1 Abgrenzung des Tarifverbundes (Perimeter)**

Tarifverbünde sind seit den achtziger Jahren ein Thema in der Schweiz. Bei der Einführung der Tarifverbünde wurden relativ kleine Verbundgebiete geschaffen, die sich häufig nach den Kantonsgrenzen ausrichteten, wie beispielsweise der Tarifverbund Olten im Jahre 1991. Der Schwachpunkt vieler

bestehender Tarifverbände liegt in dieser Beschränkung auf einzelne Kantonsgebiete. Die Dominanz der politischen Grenzen führt dazu, dass wichtige Verkehrsströme nicht berücksichtigt und damit von Tarifgrenzen unterbrochen werden.

Bereits bei der Einführung des Tarifverbundes Olten vor mehr als 10 Jahren hat man nach einer optimalen Definition des Perimeters gesucht. Es gelang, mit diesem Tarifverbund viele ÖV-Kunden zu gewinnen. Trotzdem hat in den letzten Jahren eine Entwicklung zum Nachteil des kleinräumigen Tarifverbundes eingesetzt, die sich auch in einem negativen Trend der Verkaufszahlen niederschlägt (siehe Ziffer 3.3). Durch die weitere Zersiedlung und auch durch die notwendige Mobilität bezüglich Arbeitsplatz (Konzentration von Firmenarbeitsplätzen), wurden viele ÖV-Benutzer gezwungen, das eigentliche Verbundgebiet zu verlassen. Aber auch der Trend zum Eigenheim auf der grünen Wiese führte dazu, dass immer weitere Arbeits- und Freizeitwege in Kauf genommen werden. So zeigt die neueste Pendlerstatistik (Basis Volkszählung 2000) ein 40%-iges Wachstum der durchschnittlichen Distanzen pro Arbeitsweg von 10.6 km im Jahre 1980 auf fast 15 km im Jahre 2000 (für die reinen Bahnfahrten von 17.1 km auf 22.1 km). Damit werden viele Pendler gezwungen, oft zwei Abonnemente zu kaufen.

Eine ähnliche Entwicklung ist auch bezüglich der Pendlerfahrten im Planungsperimeter festzustellen. So wurde in der Studie Rapp Trans (auf die sich auch die Begründung des dringlichen Auftrags der SP-Fraktion bezieht) auf der Basis der Pendlerzahlen 1990 festgehalten, dass noch rund 63 % aller ÖV-Pendler Binnenpendler innerhalb des Tarifverbundes Olten waren, jedoch bereits 37 % der Pendler das Verbundgebiet verlassen bzw. von ausserhalb des Tarifverbundgebietes kommen (Anteil Agglomeration Aarau/Zofingen 26 %; Agglomeration Solothurn 9 %, übrige 2 %).

Diese Entwicklung hat sich in der Zwischenzeit weiter akzentuiert. Aufgrund neuester Auswertungen der nun vorliegenden Pendlerzahlen 2000 hat sich der Anteil der Binnenpendler auf 56 % reduziert, wichtigstes Ziel bleibt nach wie vor die Agglomeration Aarau/Zofingen mit 29 %, vor der Agglomeration Solothurn mit 11 % (übrige Ziele 4 %).

### 3.1.2 Zonierung des Tarifverbundes

Die Einführung eines Tarifverbundes ist in der Regel mit einem Übergang von einem Streckentarif zu einem Zonentarif verbunden. Dies soll am folgendem Beispiel eines ÖV-Benutzers von Dulliken nach Olten erläutert werden.

- Vor-Verbund: Der Kunde musste vor Einführung des Tarifverbundes entscheiden, ob er ein Strecken-Abonnement der SBB oder der BOGG (damals SOO) benötigt, für die Weiterfahrt in Olten musste ein SBB-Abonnement zusätzlich ein Abonnement der BOGG kaufen.
- Mit Tarifverbund: Der Kunde kauft ein Zonenabonnement und hat die volle Wahlfreiheit innerhalb der gelösten Zonen (im Beispiel SBB oder BOGG), für die Weiterfahrt in Olten wird kein zusätzlicher Fahrausweis benötigt.

Diese Systemänderung (Übergang zum Zonentarif) ergibt sich auch im Fall der Verknüpfung zweier bestehender Tarifverbände, da für verbundsübergreifende Beziehungen in den meisten Fällen nach wie vor Streckentarife angeboten werden.

Bei der Festlegung der Zonierung gilt als Richtlinie, dass für die verschiedenen Transportunternehmen, die gleiche Leistung zum gleichen Preis angeboten werden soll. Ein wichtiger – aber nicht der einzige – Parameter für die angebotene Leistung ist dabei die Streckenlänge. Darüber hinaus ist jedoch auch das zusätzliche Angebot in den Zonen zu berücksichtigen, da sich der Kunde in den gelösten Zonen frei bewegen kann (siehe obiges Beispiel). Dies führt dazu, dass in angebotsstarken Agglomerationen, die Zonen kleinräumiger definiert werden.

### 3.2 Einführung Tarifverbund Olten 1991

Vor der Einführung des Tarifverbundes Olten waren nur die klassischen Streckenabonnemente der Bus- und Bahnbetriebe erhältlich. Am Anfang beteiligten sich die Gemeinden an den Kosten dieser Abonnemente (sog. Umweltschutzabos). Die Einführung des Tarifverbundes bewirkte, dass die Abonnementspreise durch die Beteiligung der öffentlichen Hand günstiger wurden. Bereits vor der Einführung des Tarifverbundes Olten haben jedoch ein Teil der Gemeinden v.a. im Niederamt sogenannte „Umweltschutzabos“ mit 40 % verbilligt. Dies hatte bewirkt, dass bei der Einführung des Tarifverbundes Olten per 1. Januar 1991, im Gegensatz zum Gäu, zwischen Schönenwerd und Olten nur zwei Tarifzonen geschaffen wurden, da die am Umweltschutzabonnement beteiligten Gemeinden überproportionale Tarifierhöhungen gehabt hätten. Die damaligen Umweltschutzabos sind auch der Grund dafür, dass die Abo-Preise des Tarifverbundes Olten, im Vergleich zu anderen Verbänden, heute immer noch tiefer sind. So kostete vor dem 1. Januar 1991 beispielsweise ein Monatsabo zwischen Schönenwerd und Olten Fr. 67.-- für Erwachsene und Fr. 51.-- für Schüler. Die Einführung des Tarifverbundes Olten führte zu einer starken Senkung dieser Preise auf Fr. 32.-- bzw. Fr. 22.-- für die gleiche Strecke. Diese Preisvergünstigungen führen heute zu hohen Anpassungen nach oben.

### 3.3 Integration des Tarifverbundes Olten in den Tarifverbund A-Welle

Die Entscheide zur Integration des Tarifverbundes Olten in den Tarifverbund A-Welle sind das Resultat eines längeren Entscheidungs- und Optimierungsprozesses:

Die Abonnementszahlen fielen – im Gegensatz zur Behauptung im Begründungstext – vom Jahr 1992 von 69'777 auf 56'865 im Jahre 2003 zurück. Die rückläufigen Verkaufszahlen boten im Verlaufe des Jahres 2001 Anlass für eine kritische Standortbestimmung innerhalb der Gremien des Tarifverbundes Olten.

In einem Workshop (15. November 2001) haben die Verantwortlichen des Tarifverbundes Olten zusammen mit Vertretern der angrenzenden Tarifverbände Solothurn-Grenchen und Aargau nach zukunftsgerichteten Lösungen gesucht. Zur verbesserten Ausschöpfung des Potenzials wurden drei Perimetervarianten eruiert:

- Grossverbund von Biel bis Aargau
- Verknüpfung TV Solothurn-Grenchen und TV Olten
- Integration TV Olten in angrenzende Tarifverbände -> Olten zu TV Aargau, Thal als Doppelzone(n) TV Solothurn und TV Olten/Aargau bzw. Thal via Oensingen an TV Solothurn anbinden.

Schliesslich wurde ein Beratungsauftrag betreffend „Weiterentwicklung des Tarifverbundes Olten“ ausgelöst.

Die mit der Studie beauftragten Berater der Rapp Trans AG empfehlen in ihrem Schlussbericht vom 24. Oktober 2002 die Detailprojektierung für die Umsetzung einer Integration des Tarifverbundes Olten in den Tarifverbund Aargau – bei gleichzeitiger Verknüpfung mit dem Tarifverbund Solothurn–Grenchen im Raume Thal und Oensingen–Balsthal – per Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 einzuleiten. Das in der Begründung der SP Fraktion (S. 1 unten) erwähnte Zitat aus der Studie der Rapp Trans AG ist zwar korrekt, aber nicht vollständig. Bereits im nächsten Satz heisst es nämlich weiter: „Die Machbarkeit einer Integration des Tarifverbundes Olten in den Tarifverbund Aargau ist gegeben unter der Voraussetzung, dass für das bestehende (Kern-) Gebiet des Tarifverbundes Olten von den künftigen Verbundpartnern und Bestellern eine Sonderlösung akzeptiert werden kann. Die Sonderlösung kann allenfalls auch zeitlich befristet angeboten werden (z.B. Ziel: Angleichung der Tarifniveaus innerhalb von 5 Jahren).“

Der Koordinationsausschuss des Tarifverbundes Olten (mit Vertretern aller Transportunternehmungen, des Bundes, der Kantone Solothurn und Aargau sowie der angrenzenden Verbünde) diskutierte eingehend die Ergebnisse an den Sitzungen vom 16. Oktober und 12. November 2002 und beschloss die Umsetzung der Empfehlungen. Der Koordinationsausschuss des Tarifverbundes Solothurn–Grenchen wurde zusätzlich separat über die Ergebnisse orientiert. Am 9. Dezember 2002 wurde die PASO umfassend informiert.

Im März 2003 wurde die Detailprojektierung für den neuen Verbund A–Welle ausgelöst. Aufgrund der angespannten Lage der öffentlichen Hand und den Vorgaben an die Transportunternehmungen ihre Leistungen effizient und möglichst kostendeckend zu erbringen, musste das Projekt die Anforderung der Kostenneutralität erfüllen. Aus diesem Grund wurde zwar die von Rapp Trans skizzierte Sonderlösung von den künftigen Verbundpartnern und Bestellern akzeptiert, allerdings mit dem klaren Ziel eines Ausgleichs der Tarifunterschiede innerhalb einer Frist von 5 Jahren.

In der Sitzung vom 15. Mai 2003 wurde die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission des Kantonsrates über die Verbundplanungen im Kanton Solothurn orientiert (siehe Zonenplan der geplanten Tarifverbünde Olten/Aarau und Bern/Solothurn in der Beilage zum Protokoll der Sitzung).

Die Detailprojektierung der Integration des Tarifverbundes Olten in den Tarifverbund Aargau (inkl. die Bildung von Überlappungszonen mit dem Tarifverbund Solothurn–Grenchen) konnte im September 2003 abgeschlossen werden. Anschliessend erfolgten die Umsetzungsarbeiten unter Beteiligung der Kantone und der Transportunternehmungen.

### 3.4 Auswirkungen der A–Welle

Die Aufwände der verschiedenen Transportunternehmungen für Fahrleistungen sind grundsätzlich vergleichbar und bewegen sich in etwa der gleichen Höhe. Der wesentliche Unterschied zwischen den beiden heutigen Verbundgebieten liegt jedoch bei den Tarifen und somit bei den Erträgen der Unternehmungen (Folge der tiefen Preise im Tarifverbund Olten). Die ungedeckten Aufwendungen werden bei Regionallinien durch Bund, Kantone und Gemeinden, bei Ortslinien ausschliesslich durch den Kanton und die Gemeinden getragen. Da die Erträge innerhalb eines Verbundes nach gefahrenen Kilometern und transportierten Personen auf die Transportunternehmungen bzw. Linien und Linienabschnitte verteilt werden, ist eine Quersubventionierung gar nicht möglich. So werden – neben

den eigentlichen Einnahmen aus den Abonnementsverkäufen – auch die Beiträge von Kanton und Gemeinden an die verbilligte Abgabe der Abonnemente in der Höhe von Fr. 24.-- pro verkauftes Abonnement (insgesamt 1.4 Mio. Franken 1993) nur an Transportunternehmungen bzw. Linien innerhalb des Tarifverbundes Olten (bzw. der neuen Zonen 20–28) verteilt. Die Anteile an die grenzüberschreitenden Abonnemente werden anteilmässig gekürzt (54 % von Fr. 24.--). Basis bilden die auf dem jeweiligen Kantonsgebiet genutzten Zonen. Somit basiert die Ertragszuteilung auf die einzelnen Transportunternehmungen nicht auf Verhandlungen sondern aufgrund eines Verteilschlüssels nach erbrachten Verkehrsleistungen.

Im Weiteren muss eine Zielsetzung in jedem Tarifverbund sein, dass für annähernd gleiche Strecken gleiche Abonnementspreise bezahlt werden. Dies hat innerhalb des Verbundgebietes von Olten zu Preiserhöhungen geführt, welche auf jahrelange zu tiefen Preise zurückzuführen sind. Die Abo-Preise steigen durchschnittlich um 15 %. Im Aufschlag ist die allgemeine schweizweite Tarifierhöhung von ca. 4 % (Bahn 2000) enthalten. In wenigen Einzelfällen führt das Verbundsystem zu Preisreduktionen (z.B. Kestenholz–Olten). Am höchsten ist der Aufschlag in den Gemeinden, wo die zusätzliche Zone 23 eingeführt wird. Hier betragen die Aufschläge bis zu 59 %.

Weil das Tarifniveau im Tarifverbund Olten im Vergleich zu andern Verbänden im Kanton deutlich tiefer liegt, mussten in den vergangenen Jahren entsprechend höhere Abgeltungen gemäss Abgeltungsverordnung des Bundes (ADFV) an die im Tarifverbund Olten beteiligten Transportunternehmungen ausgerichtet werden. So liegen z.B. die Einnahmen pro beförderte Person im Tarifverbund Solothurn bei Fr. 1.02 und im Tarifverbund Olten bei Fr. 0.81 oder um mehr als 20 % tiefer.

Die Abo-Preise sind auch mit diesen Aufschlägen immer noch tiefer als im Tarifverbund Aargau. Andererseits war uns immer klar, dass die Annäherung an den Tarifverbund Aargau nicht in einem einzigen Schritt vollzogen werden kann (es wird auf zitierte Schlussfolgerung im Bericht von Rapp Trans AG verwiesen). Daher die Erstreckung der Frist bis zum Gleichstand bis Ende 2009.

Wir sind überzeugt, mit der A-Welle nun auch jenem zunehmenden Marktsegment der Pendler, welche über das Tarifgebiet von Olten hinausfahren, ein attraktives, kundengerechtes Angebot anbieten zu können. Andererseits ist die Tarifierhöhung insbesondere in der neu geschaffenen Zone 23 für Binnenfahrten nach Olten hoch ausgefallen, aber mit weniger als drei Franken pro Tag für Erwachsene immer noch in einem tragbaren Rahmen. Dies nicht zuletzt wegen der im Jahre 1991 verpassten Möglichkeit der Einführung dieser zusätzlichen Zone, wie diese seinerzeit im Gäu schon vollzogen wurde.

### 3.5 Lösungsmöglichkeiten

Die generelle Erhöhung der bisherigen Tarife im Tarifverbund Olten ist aus den dargelegten Gründen notwendig und im Vergleich mit den Preisen in den benachbarten Tarifverbänden vertretbar. Zu diskutieren sind die Aufschläge, die mit der neuen Zone 23 entstehen. Es kommen verschiedene Lösungsmöglichkeiten in Frage, die nachfolgend einzeln mit ihren Auswirkungen vorgestellt werden. Die dargestellten Lösungsvorschläge sind nicht mit den von den Transportunternehmungen bereits beschlossenen „Abfederungsmassnahmen“ zu verwechseln, wie im Begründungstext erwähnt. Diese erfolgen unabhängig von allfälligen Massnahmen des Kantons.

#### 3.5.1 Ausstieg bzw. Verschieben des Beitritts zum Tarifverbund A-Welle

In dieser späten Phase des geplanten Tarifverbundes der A-Welle, welcher am 12. Dezember 2004 in Kraft treten sollte, ist ein Ausstieg bzw. eine Verschiebung des Beitritts mit hohen Kosten verbunden. Es ist zu bedenken, dass alle Vorbereitungen praktisch abgeschlossen, die Software für die Geräte programmiert, die Verteilschlüssel berechnet und alle notwendigen Dokumente gedruckt und verteilt sind. Alle Aufwendungen zusammen können im Moment nur abgeschätzt werden, aber es würden gemäss Geschäftsstelle der A-Welle Kosten für den Kanton Solothurn in der Grössenordnung von rund Fr. 700'000.-- ausgelöst. Bei einem späteren Beitritt müsste der Kanton Solothurn die einmaligen Einführungskosten, die heute von den Kantonen Aargau und Solothurn (Anteil SO 20 % von Fr. 250'000.-- oder Fr. 50'000.--) getragen werden, alleine übernehmen. Hinzu kämen noch weitere Kosten für den Druck der neuen Prospekte, Zonenpläne, das Marketing usw. Angesichts der Folgekosten von über einer Million Franken lehnen wir eine solche Lösung ab.

### 3.5.2 Aufhebung der Zone 23

Mit dem Ziel, die bei der Einführung des Tarifverbundes Olten per 1991 aus verschiedenen Gründen (siehe 3.2) geschaffenen Ungleichheiten und Unsauberkeiten des Zonenplanes zu bereinigen, wurden bei Inangriffnahme der Projektierung der A-Welle der gesamte Zonenplan des neuen Tarifverbundes grundsätzlich überprüft.

Die in 3.1.2 erwähnten Grundsätze der Zonenbildung führten dazu, dass insbesondere die Zonen in den Agglomerationen Aarau und Baden-Wettingen verkleinert wurden. Im Gebiet des heutigen Tarifverbundes Olten musste zwischen Olten und Aarau eine neue zusätzliche Zone (23) gebildet werden. Folgende Parameter wurden berücksichtigt:

- Streckenlänge (insbesondere Olten - Aarau)
- Zusätzliche Angebote in den Zonen gegenüber den bisherigen Streckenabonnements (insbesondere Olten und/oder Aarau - Mitbenützung der Stadtbusse BOGG, BBA)
- Geltende Tarife (die unter Beachtung der Kostenneutralität (siehe 3.3) nicht unterboten werden durften: z.B. Streckenabonnement Olten Bahnhof - Aarau Bahnhof Fr. 111.--).

Eine allfällige Aufhebung der Zone 23 führt im ganzen Verbundgebiet zu ungewollten Verzerrungen und hohen Mindereinnahmen. Diese Mindereinnahmen basieren nicht nur auf den Verkäufen innerhalb der Zone 23, sondern auch aller übrigen ÖV-Benutzer, die durch diese Zone fahren.

Ein Verzicht auf die Zone 23, würde insbesondere die Relation Olten-Aarau massiv vergünstigen (Fr. 92.-- anstatt Fr. 117.--). Der zu erwartende Ertragsausfall in der Grössenordnung von insgesamt rund jährlich Fr. 170'000.-- müsste durch den Kanton und die Gemeinden getragen werden. Angesichts dieser Folgekosten lehnen wir die Aufhebung der Zone 23 ebenfalls ab.

Eine Aufhebung der Zone 23 würde zudem für die Weiterentwicklung des Tarifverbundes A-Welle (Ziel: Integraler Tarifverbund für alle Fahrausweissorten, neben Abonnements auch für Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten und Tageskarten) zusätzliche Hindernisse schaffen allenfalls sogar verunmöglichen.

### 3.5.3 Verbilligung der Juniorentarife

Nachdem Schülerinnen und Schüler aus dem Niederamt nicht mehr die Schulen in Aarau besuchen können und für Schülerinnen und Schüler oft kein anderes Verkehrsmittel als der ÖV zur Benützung offen steht, haben wir die Absicht, die Schülerabonnemente zu verbilligen und sie nur um den allgemeinen Aufschlag von ca. 15 % zu erhöhen (Fr. 44.-- statt Fr. 60.-- pro Monat). Dies führt zu Mindereinnahmen von schätzungsweise rund Fr. 50'000.--, welche durch den Kanton und die Gemeinden zu übernehmen sind. Angesichts des Entscheides der Kantone Solothurn und Aargau über den neuen Schulstandort Olten für die Schülerinnen und Schüler des Niederamtes ist diese Massnahme gerechtfertigt.

#### 3.5.4 Anpassung an den Tarifverbund Aargau

Die Erwachsenenabonnemente sind auch nach den generellen Aufschlägen immer noch günstiger als im Tarifverbund Aargau. Um das Tarifniveau der übrigen A-Welle zu erreichen, müssten sie um weitere 13 % angehoben werden, was im Verbundprojekt bis 2009 vorgesehen ist. Mit Rücksicht auf die bisherige Preisgestaltung im Tarifverbund Olten und im Interesse der Akzeptanz sind wir bereit, darauf zu verzichten und die einmalig erhöhten Preise bis 2009 „einzufrieren“. Dem Kanton und den Gemeinden entgehen damit allerdings Mehreinnahmen von schätzungsweise Fr. 160'000.-- im Jahr.

#### 3.6 Entlastungsprogramm 04

Der finanzielle Rückzug des Bundes aus dem regionalen Personenverkehr in den letzten Jahren hat unseren Kanton und die ÖV-Unternehmen stark gefordert. Trotz mehrfacher Kürzung der Bundesbeiträge konnte der Kanton Solothurn die Leistungen bisher weiterhin bestellen. Die ÖV-Unternehmen haben in den vergangenen Jahren zum Teil bedeutende Produktivitätsfortschritte erzielt, was uns in einzelnen Fällen aufgrund der steigenden Nachfrage sogar erlaubte, die Fahrplanangebote auszubauen. Die angespannte finanzielle Lage des Kantons Solothurn dürfte sich auch in den kommenden Jahren nicht wesentlich verbessern, sodass weitere Sparmassnahmen auf kantonaler Ebene nicht auszuschliessen sind. Falls das Entlastungsprogramm 2004 des Bundes zu Beitragskürzungen des Bundes an die Abteilungen im öffentlichen Verkehr wie vom Bundesrat vorgeschlagen umgesetzt werden sollte, wird es für den Kanton Solothurn schwierig, einen Teil des bisherigen Bundesanteils an der Finanzierung des Regionalverkehrs zu übernehmen, und bei den ÖV-Unternehmen die bisherigen Angebotsleistungen zu bestellen. Damit ein Angebotsabbau vermieden werden kann, müssen Kanton und Gemeinden ein Interesse an Mehreinnahmen der Transportunternehmungen haben. Dazu muss auch der Kunde seinen Beitrag leisten. Nur so kann sichergestellt werden, dass mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln auch in den Jahren 2006 und 2007 das gleiche Angebot wie heute durch den Kanton und die Gemeinden bestellt werden kann. In diesem Sinne ist die Aussage des zuständigen Regierungsrates in der Ausgabe vom Oltner Tagblatt vom 29. September 2004 zu verstehen. Angesichts dieser Ausgangslage liegt es letztlich am Parlament zu entscheiden, ob es ebenfalls diesen Weg beschreiten will.

### 3.7 Zusammenfassung

Durch die **anhaltend** sinkenden Verkaufszahlen des Tarifverbundes Olten ist der Handlungsbedarf nachgewiesen.

Der Hauptvorteil eines die Tarifverbände Olten und Aargau umfassenden Tarifverbundes liegt in der Berücksichtigung wichtiger Pendlerströme in der Region. Den grenzüberschreitenden Pendlern (ein stark wachsendes Segment, wie die neusten Auswertungen des Bundesamtes für Statistik zeigen) kann mit der A-Welle ein attraktives tarifliches Angebot gemacht werden.

Die Schaffung eines einzigen Tarifverbundes in der Region Olten/Aarau/Zofingen führt zur **Harmonisierung** der Tarife bzw. zu einer **Vereinfachung** des Tarifsystems für einen grossen Verkehrsraum. Für eine Übergangsfrist müssen im Sinne der Ertragsoptimierung Tariferhöhungen in Kauf genommen werden.

Tarifverbände führen immer zu Anpassungen in der Zonen- und Tarifgestaltung. Es erfolgt im vorliegenden Fall **aber** keine Quersubventionierung des Kantons Aargau durch die Solothurner ÖV-Benutzer.

Wie die Erfahrungen im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) zeigen, führt ein gutes öffentliches Verkehrsangebot, kombiniert mit einem attraktiven, einfachen Tarif (auch nach der Tariferhöhung ist der Tarif im Vergleich zu andern Verbänden attraktiv), zu mehr Fahrgästen und einer **Verbesserung des Modal-Splits** zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Nicht zu unterschätzen ist auch der zusätzliche - nicht quantifizierbare - Nutzen der **Identitätssteigerung** ("die Region „Arolfingen“ als Einheit im öffentlichen Verkehr"), der durch einen entsprechenden Marktauftritt erfolgreich umgesetzt werden kann.

Das grosse Verbundgebiet bringt deutliche **Synergien beim Betrieb** (Geschäftsführung, Abrechnung usw.) und Marketing, von denen der Kunde (besserer Kundendienst) und Kanton und Gemeinden (tiefere Abgeltung) profitieren.

Die Einführung des Abonnementsverbundes A-Welle ist ein wichtiger und unverzichtbarer **Schritt hin zu einem Integralen Tarifverbund** A-Welle (bzw. Aargau-Solothurn). Erst damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um grössere Potenziale für den öffentlichen Verkehr zu erschliessen.

Durch die Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau konnten die Kosten für die Konzept- und Umsetzungsarbeiten für den Tarifverbund A-Welle für den Kanton Solothurn wesentlich minimiert werden.

Wir sind bereit, die notwendigen Anpassungen im Schülerverkehr durch einen entsprechenden Beschluss vorzunehmen und es bei der einmaligen Erhöhung der Tarife bis 2009 zu belassen.

**4. Antrag des Regierungsrates**

Nichterheblicherklärung.



Dr. Konrad Schwaller  
Staatsschreiber

**Vorberatende Kommissionen (aus Termingründen nicht möglich)**

Umwelt- Bau- und Wirtschaftskommission  
Finanzkommission

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement  
Bau- und Justizdepartement (br)  
Amt für Verkehr und Tiefbau (6) KI/ks  
Aktuarin UMBAWIKO  
Aktuar FIKO  
Parlamentsdienste  
Traktandenliste Kantonsrat