

Regierungsratsbeschluss

vom 17. Februar 2004

Nr. 2004/373

KR.Nr. I 168/2003 (BJD)

Interpellation Urs W. Flück (SP, Langendorf): ITV Bern – Solothurn: Auswirkungen auf den Kanton (4. November 2003)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Gegenwärtig laufen Gespräche über einen Zusammenschluss der Tarifverbünde Solothurn–Grenchen mit dem Tarifverbund Bern. Falls dieser Zusammenschluss zustande kommt, entsteht ein einheitlicher Tarifverbund vom solothurnischen Bezirk Thal bis vor die Tore der Stadt Thun und von Grenchen bis ins Entlebuch.

Wir bitten den Regierungsrat in diesem Sinne die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie weit sind die Gespräche bezüglich eines einheitlichen Tarifverbundes (ITV) Bern – Solothurn? Wer trifft wann welche Entscheidungen? Wann soll der ITV umgesetzt werden?
2. Welches sind die Auswirkungen für den Kanton als Leistungsbesteller sowie für die Kundschaft des öffentlichen Verkehrs in der Region Solothurn – Grenchen (Frosch–Abo–Bereich)
 - für Pendlerinnen und Pendler (Inhaber von Monats– oder Jahresabonnements)?
 - für Einzelbillette?

Bei welchen Tarifen (Einzelbillette, Abonnements) ist mit welchen Anpassungen zu rechnen?

3. Welche «Mehrleistung» stehen den Kundinnen und Kunden allfälligen Preisanpassungen gegenüber? Wie profitiert ein Pendler aus dem Leberberg oder Wasseramt nach Solothurn vom neuen ITV, den er mitfinanziert?
4. Welches sind die Alternativen zum ITV? Aus welchen Gründen können die heutigen Verkehrsverbünde, gegebenenfalls mit gewissen Anpassungen, nicht beibehalten werden?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat den Kundennutzen der einzelnen Alternativen?
6. Welche Rolle spielt der Kanton Solothurn bei den Verhandlungen? Welches ist seine Position bei den Verhandlungen?

2

7. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass der neue Tarifverbund mit den zum Teil massiv höheren Preisen den Umsteigeeffekt auf den öffentlichen Verkehr bremst?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Ausgangslage

Der Kanton Solothurn partizipiert an drei Verkehrsverbünden. Die kundenfreundlichste Lösung ist im Tarifverbund Nordwestschweiz umgesetzt, der als einziger ein "integraler" Verbund ist. Bei einem integralen Verbund gelten nicht nur Abonnemente, sondern auch Einzelfahrausweise und Mehrfahrtenkarten bei allen Transportunternehmen im Verbundgebiet. Es ist daher unser Ziel, dieses kundenfreundliche Angebot auf das gesamte Kantonsgebiet auszuweiten. Auch im Tarifverbund Olten – Aarau, dessen Beitritt wir am 23. September 2003 zugestimmt haben, ist mittelfristig die Erweiterung zu einem "integralen" Tarifverbund vorgesehen.

Die Transportunternehmungen Regionalverkehr Bern–Solothurn RBS und Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU bieten heute auf ihrem Bedienungsgebiet (Büren an der Aare, Bellach, Oberdorf, Solothurn, Herzogenbuchsee, Rechterswil und Bern) bereits einen – allerdings auf diese beiden Transportunternehmen beschränkten – integralen Tarifverbund mit einem Zonentarif unter Einbezug von Einzelfahrausweisen und Mehrfahrtenkarten an. Dieses Angebot kommt insbesondere den Gelegenheitsnutzern zwischen den Räumen Bern und Solothurn zugute. Daher ist ein besonderes Augenmerk darauf zu richten, dass dieses integrale Angebot auch bei künftigen Lösungen erhalten bleibt.

Im Bereich Oensingen – Thal und im Bucheggberg entspricht die heutige Grenze des Verbundgebietes nicht den Bedürfnissen der Nachfrage. Im Hinblick insbesondere auf die Schülerverkehre aus dem Thal nach Solothurn und auf die vier bisher an keinem Verkehrsverbund partizipierenden Gemeinden im Limpachtal bietet der ITV Bern – Solothurn die Gelegenheit, das Verbundgebiet zu erweitern und an die heutigen Bedürfnisse anzupassen.

3.2 Zu Frage 1

Im Jahr 2002 haben die am Tarifverbund Bern („Bäre-Abi“) beteiligten Transportunternehmungen eine Machbarkeitsstudie für einen integralen Tarifverbund (ITV) in Auftrag gegeben. Die Transportunternehmungen Regionalverkehr Bern–Solothurn RBS und Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU haben sehr früh darauf hingewiesen, dass die allfällige Realisierung eines ITV ohne Einbezug des Solothurner Bedienungsgebietes („Frosch-Abo“) einschneidende Konsequenzen auf deren bestehendes Tarifsysteem haben wird.

Mit der Einführung eines ITV Bern ohne das Solothurner Tarifgebiet würde an der Kantonsgrenze Bern/Solothurn ein Tarifbruch entstehen, der mit den aktuell vorhandenen Billettautomaten von RBS und BSU nicht überbrückt werden könnte. Die Folge davon wäre, dass aus dem Raum Solothurn künftig keine durchgehenden Billette mehr in den Raum Bern ausgegeben werden könnten. Die Kantone Solothurn und Bern sowie die an den heutigen Tarifverbünden Solothurn–Grenchen bzw. Bern beteiligten Transportunternehmungen kamen zum Schluss, dass eine Integration des Tarifverbundes Solothurn–Grenchen in den künftigen ITV Bern aus Kundensicht die beste Lösung darstellt, da der Tarifverbund auf Einzelfahrausweise und Mehrfahrtenkarten erweitert werden kann, und zugleich das Tarifangebot des bisherigen integralen Verbundes von RBS und BSU erhalten bleiben kann.

Eine gemeinsam in Auftrag gegebene Studie hat die Machbarkeit einer solchen Integration bestätigt. Im vergangenen Herbst 2003 haben die zuständigen Verwaltungsorgane der betroffenen Transportunternehmen dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt. Eine Sonderlösung hat der Busbetrieb Grenchen und Umgebung BGU gewählt, indem er sich im Hinblick auf die Ausrichtung des Wirtschaftsraums Grenchen am neuen Tarifverbund Bern–Solothurn (Arbeitstitel) nur bei den Abonnements, nicht aber bei den Einzelbilletten beteiligt, und zugleich dem Bieler Tarifverbund „ZigZag“ beitrifft.

Aufgrund der Verhandlungsergebnisse werden wir demnächst dem Beitritt des Tarifverbundes Solothurn–Grenchen zum ITV Bern zustimmen und den in unserer Finanzkompetenz liegenden Kredit zur Finanzierung der Einführungskosten beschliessen.

Die Einführung des ITV Bern–Solothurn ist auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 geplant.

3.3 Zu Frage 2

Für den Kanton Solothurn als Leistungsbesteller ist die Einführung des ITV Bern–Solothurn – abgesehen von den Einführungskosten – grundsätzlich ohne direkte finanzielle Folgen. Gemäss den Modellberechnungen bleibt die Ertragssituation gegenüber heute – entsprechend den Vorgaben der Kantone Solothurn und Bern – insgesamt unverändert. Damit ist auch in Bezug auf die Abteilungsleistungen nicht mit wesentlichen Veränderungen zu rechnen.

Dagegen ergeben sich für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs verschiedene Änderungen und Anpassungen. Der grösste Vorteil für die ÖV-Kunden ist, dass im ITV auch mit Einzelfahrausweisen und Tageskarten alle Verkehrsmittel in den betreffenden Zonen frei benutzt werden können. So können z. B. alle Reisenden mit Verbundfahrausweisen, die mit der Bahn in Solothurn ankommen, mit den Zügen der SBB, des RM, der asm („Bipperli“), den Bussen des BSU oder dem Postauto zum Westbahnhof, Amthausplatz beziehungsweise Baseltor weiterfahren, ohne ein neues Billett lösen zu müssen. Gerade bei der Vielzahl der in Solothurn tätigen Unternehmen stellt dies einen grossen Vorteil gegenüber heute dar.

Mit dem ITV wird auch für Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten ein Zonenplan für das ganze Verbundgebiet eingeführt, welcher mit dem Zonenplan für Abonnemente identisch ist. Damit ändert sich die Grundlage für die Preisberechnung. Dies führt je nach Verbindungen gegenüber heute zu mehr oder weniger markanten Preisdifferenzen, in der grossen Mehrheit der Fälle zu Verbilligungen, in einzelnen Fällen aber auch zu Erhöhungen der Preise. Im Durchschnitt sinken die Preise im Einzelreiseverkehr auf dem bisherigen Tarifgebiet Solothurn – Grenchen gemäss Modellrechnungen beim aktuellen Preisstand um rund 6 Prozent.

Demgegenüber werden die Preise der bisherigen Frosch-Abonnemente um durchschnittlich rund 10 % steigen. Diese Preiserhöhung ist einerseits auf die Integration in den Tarifverbund Bern zurückzuführen, welcher ein höheres Preisniveau aufweist als der Tarifverbund Solothurn–Grenchen. Andererseits ist die Erhöhung notwendig, um die geforderte Ertragsneutralität der Kantone Bern und Solothurn zu erzielen. Dabei ist vorgesehen, die Anpassung an das höhere Berner Tarifniveau schrittweise bis 2009 vorzunehmen.

Die definitiven Preise der Billette und Abonnemente werden im Frühjahr 2004 festgelegt, wenn feststeht, ob 2005 eine nationale Tarifierung erfolgen wird.

3.4 Zu Frage 3

Der ITV bedeutet generell einen weiteren Schritt in Richtung kundenfreundlicher öffentlicher Verkehr, indem er im Verbundgebiet die Tarife vereinheitlicht und die Benutzung der verschiedenen Verkehrsmittel mit einem Fahrausweis ermöglicht. Von dieser Lösung profitieren im ITV auch Fahrgäste mit Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten.

Für Abonnementskundinnen und Abonnementskunden, die heute zwischen den beiden Tarifverbünden Solothurn–Grenchen und Bern pendeln, besteht mit der Integration der beiden Verbünde der Vorteil darin, dass sie auch künftig nur noch ein Abonnement lösen müssen. Eine Verbesserung entsteht auch durch die Erweiterung des Verbundgebietes nach Oensingen und ins Thal speziell für den Schülerverkehr nach Solothurn. Zudem können die vier Gemeinden im Limpachtal, die bisher an keinem Tarifverbund beteiligt waren, in den ITV integriert werden.

Mit dem Fahrplan 2005 entsteht neu eine durchgehende Buslinie (Zollikofen –) Schnottwil – Büren an der Aare – Solothurn. Ohne die Verbunderweiterung durch den ITV müssten für diese Buslinie mehrere Billette gelöst werden. Die Einführung des ITV bietet die Möglichkeit, diese Linie als Ganzes in den neuen Verbund zu integrieren, und mit nur einem Fahrausweis zu benutzen.

Weiter entstehen Vorteile für den grossen Pendlerstrom nach Bern, da die Verbundbillette neu auch im Stadtverkehr von „BERNMOBIL“ (Städtische Verkehrsbetriebe Bern) gelten, und somit nicht nur bis zum Bahnhof, sondern im ganzen Stadtgebiet genutzt werden können.

Für Abonnementskundinnen und Abonnementskunden, welche lediglich innerhalb des bisherigen Gebietes des Frosch-Abonnements fahren, entsteht jedoch kein direkter Zusatznutzen. Ein Vorteil besteht darin, dass Einzelbillette bzw. Mehrfahrtenkarten – die auch von Pendlern z. B. nach Ablauf des Abonnements vor den Ferien genutzt werden – im ITV ebenso verkehrsmittelüberschreitend wie die Abonnemente gelten.

3.5 Zu Frage 4

Folgende andere Lösungen als die Einführung des ITV wären theoretisch denkbar:

3.5.1 Beibehaltung des bestehenden Tarifverbundes Solothurn–Grenchen für Abonnemente (Frosch-Abo) ohne Integration in den ITV Bern

Die Konsequenz wäre allerdings eine Aufteilung des heutigen Zonentarifs von RBS und BSU mit dem Nachteil, dass aus distributionstechnischen Gründen mindestens vorläufig keine Billette und Mehrfahrtenkarten mehr aus dem Raum Solothurn Richtung Bern ausgegeben werden könnten. Für den starken Fahrgaststrom in Richtung Bern würde dies zu gravierenden Nachteilen führen.

3.5.2 Beibehaltung des bestehenden Tarifverbundes Solothurn–Grenchen für Abonnemente (Frosch-Abo) mit Teilintegration des Raums Herzogenbuchsee–Solothurn–Büren a/A in den neuen Zonentarif des ITV Bern

Die Teilintegration der Räume Solothurn – Büren an der Aare – Herzogenbuchsee könnte bei dieser Variante nur für Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten, nicht aber für Abonnemente, angeboten werden.

3.6 Zu Frage 5

Beide aufgezeigten Varianten widersprechen den Zielen, den öffentlichen Verkehr einfacher benutzbar zu machen, und die bisherigen Verbundgebiete nachfragegerecht zu erweitern. Wir beurteilen die aufgezeigten Varianten insbesondere aus folgenden Gründen als nicht tauglich:

3.6.1 Beibehaltung des Tarifverbundes Solothurn – Grenchen

Eine tarifarische Aufteilung des RBS/BSU-Netzes gemäss Ziffer 3.5.1 wäre ausgesprochen kundenfeindlich und in der Praxis kaum durchführbar. Mit einer solchen Lösung wäre eine grosse Zahl von Kundinnen und Kunden betroffen, die diese Massnahme kaum akzeptieren würden.

3.6.2 Teilintegration der Räume Büren an der Aare – Solothurn – Herzogenbuchsee in den ITV Bern

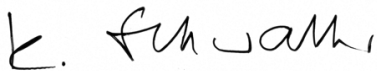
Die aufgezeigte Lösung gemäss Ziffer 3.5.2 wäre zwar praktisch umsetzbar, ist aber in keiner Weise zukunftsgerichtet und auch schwer kommunizierbar (ungleicher Geltungsbereich von Verbundabonnementen und Einzelfahrausweisen).

3.7 Zu Frage 6

Der Kanton Solothurn bzw. das Amt für Verkehr und Tiefbau war seit Beginn der Projektarbeiten und Verhandlungen in den zuständigen Organen vertreten. Das Amt für Verkehr und Tiefbau hat die vorgeschlagene Integration des Tarifverbundes Solothurn–Grenchen in den ITV trotz gewisser Nachteile wegen der Steigerung des Kundennutzens und im Interesse einer zukunftsgerichteten Gesamtlösung unterstützt.

3.8 Zu Frage 7

Es ist nicht auszuschliessen, dass mindestens kurzfristig, durch die höheren Abonnementspreise in den betroffenen Relationen, ein gewisser Rückgang der Verkaufszahlen und somit der Einnahmen entstehen wird. Die Kantone und die beteiligten Transportunternehmungen am ITV Bern–Solothurn sind sich dieser möglichen negativen Auswirkung bewusst. Wir sind aber davon überzeugt, dass sich dank der Vorteile des grossflächigen ITV Bern–Solothurn langfristig ein positiver Gesamteffekt zugunsten des öffentlichen Verkehrs erreichen lässt.



Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (6)

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat

RBS/BSU, Geschäftsstelle des Tarifverbundes Solothurn-Grenchen, Postfach 119, 3048 Worblaufen

Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Projektoberleitung Integraler Tarifverbund Bern-Solothurn, c/o Postauto Regionalzentrum Bern-
Freiburg-Solothurn, René Böhlen, Morillonstrasse 9/Postfach, 3000 Bern 17